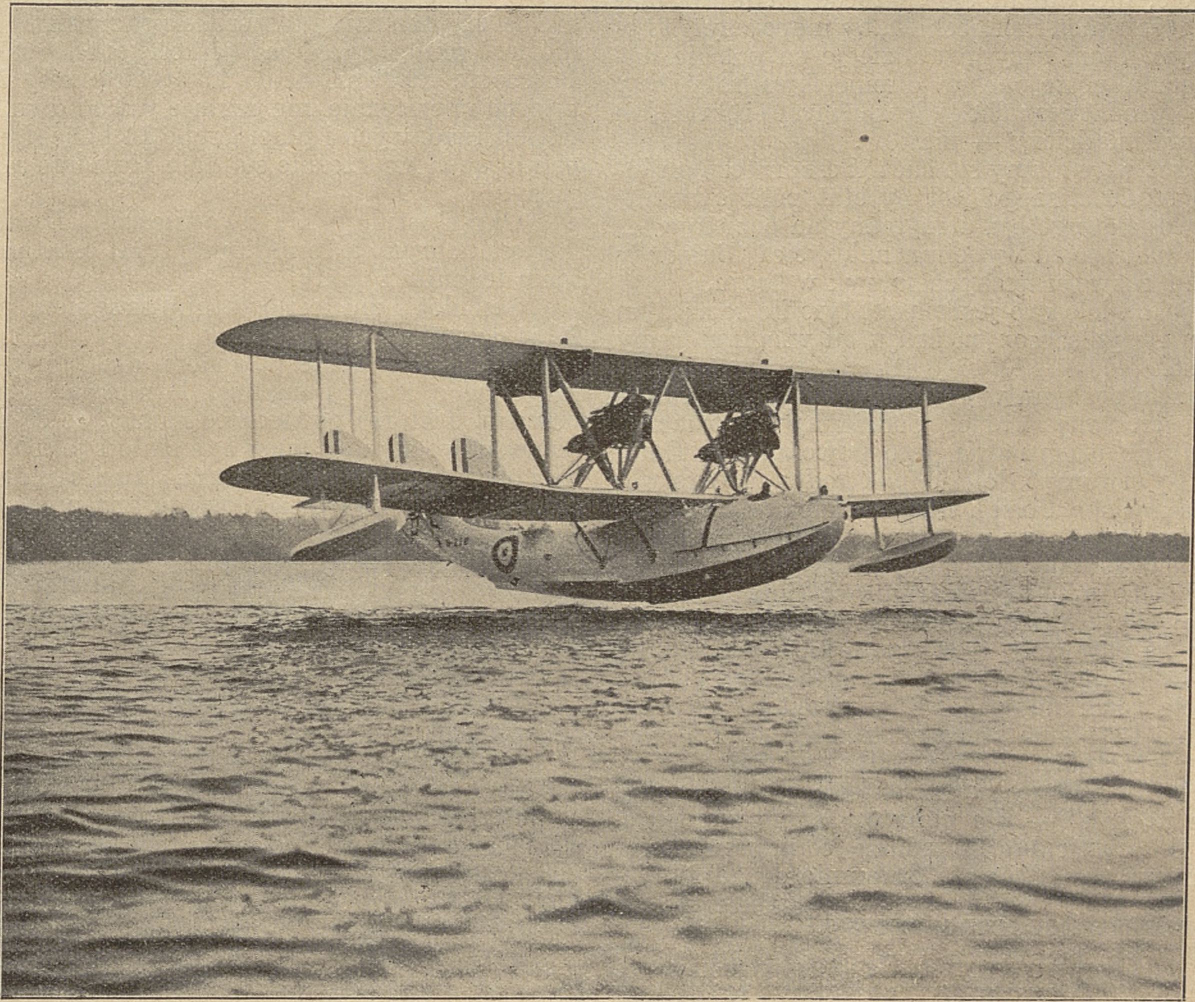
Nasz Start

ROK I
NUMER 3
CENA 50 GR

PISMO ILUSTROWANE



B. O.

Po jakiego djabła nam lotnictwo?

Po całym kraju naszym leci zew: Wstępujcie wszyscy w szeregi członków LOPP'u. Pisma lotnicze mnożą się, jak złośliwi mówią: „niby grzyby po deszczu". Każdy obywatel powinien interesować się rozwojem lotnictwa.

Co się właściwie stało? Lotnictwo jest przecież równie poważną dziedziną jak flota morska, jak dostęp do morza. Mamy przecież zresztą tyle dziedzin życia politycznego i ekonomicznego, które wymagają naszej natychmiastowej interwencji, w myśl mądrej zasady: bliższa koszula ciała, jak naprzykład spodnie lub marynarka — a gdzież dopiero lotnictwo?

Najprawdziwsza racja. Pocóż niby obwijać w bawełnę. Powietrza naszego bronić będą napewno nasi młodzi, o ile „Hannibal" — będzie — „aute portas". Pewnik ten wobec tylokrotnych dowodów ofiarnośłci młodzieży polskiej jest murowany.

Przypomnijmy sobie tylko pierwsze lata niepodległości naszej. W spadku po zaborcach dostaliśmy zaledwie kilku pilotów. Przypomnijmy sobie, że polacy mechanicy, którzy o locie mieli słabe pojęcie, nie wahali się „skręcać na lewo" maszyn na lotniskach niemieckich, by niepewnym i ryzykownym lotem przyprowadzić je na polskie lotniska, gdzie ustrojone w dumne kwadraty szły w bój we władztwie młodej, lecz ofiarnej ręki ledwo wyuczonej młodzieży — pilotów.

Czegóż więc mamy się bać? Bezsprzecznym interesem rządu naszego jest by etat pokojowy lotnictwa wojskowego był utrzymany na poziomie odpowiednim. Toć to wypełnia należycie? Ba! dąży jeszcze do rozwoju licznych fabryk w kraju.

To jest wiele i to jest nawet tyle ile w naszym biednym i wyniszczonym kraju od władz możemy wymagać.

Naszem oczkiem w głowie i źrenicą jak twierdzi „Illustrowany Kurjer Codzienny" jest morze i czynnik do utrzymania jego powołany — flota. Racja! By stworzyć flotę jednak godną mocarstwowego stanowiska Polski, trzeba wiele i bardzo wiele — floty! Nikt temu nie przeczy. Dlatego też cieszymy się ogromnie, gdy nowy polski okręt handlowy podniesie piękną amarantowo-białą banderę. Cieszymy się bo każdy polski okręt to spora sumka mamony za przewozy — w naszej kieszeni, bo imię polskie za każdym nowym okrętem szerzej i pełniej w świecie rozbrzmiewa. Flota wojenna jest ową gwarancją i stróżem brzegów naszych. O tej również pamiętać należy. Tych kilka pudełek od sardynek, które włóczą się po zatoce puckiej, to — „śmiech na sali" — dla państwa 30 miljonowego.

Ta flota wojenna ma jednak jedną bardzo nieprzyjemną rzecz. Jest oto ogromnie droga i krótkotrwała. Dwudziestoletni okręt wojenny narazić się może na kpiny!

Trzeba więc dużo i bardzo dużo pieniędzy.

Ale za to — jak się nasze okręty wojenne w przedziwny szyk morski ustawią, żywa dusza do brzegów naszych nie dojdzie wodą.

Pamiętajmy jednak i o tem, że byle głupia bombla z Junkersa rzucona, pogrąży 3 i 10-miljonowego olbrzyma w odmęty zatoki. Pamiętajmy, że za cenę okrętu wojennego zbudować można 100 do 200 samolotów. Pamiętajmy. że najpiękniejszy pancernik po zaatakowaniu przez eskadrę 10 samolotów przedstawia kupę bezużytecznego żelastwa!

Pamiętajmy wreszcie o tem, że najpotężniejsza flota morska bez podstawy operacyjnej — jest zabawką w ręku wroga, a bezużytecznym ciężarem dla walczącego narodu!

A teraz handel. Rentowność linij okrętowych. — Tak! — Któż powiedział, że przewóz pasażerów jest rentownym interesem dla kolei. To jest konieczność — do której kolej dokłada. Ale zato towary.

A czy samolot jako środek przewozu towarów nie jest rentowny. I jak jeszcze. Francuska linja Latecoère przewozi około 1.500.000 przesyłek pocztowych miesięcznie, nie dostaje już od dwu lat subwencji rządowych i płaci grubo za koncesje — wypełniając równocześnie solidnie kieszenie akcjonarjuszy.

Okręt istnieje lat dwadzieścia. Dwadzieścia lat jest dobrym, a co najmniej 5 lat ostatnim krzykiem techniki i mody!

Samolot 2 dni jest ostatnim krzykiem, a rok do 2 lat dobrym.

I to jest właśnie powodem, dla którego musimy dbać o rozwój naszego lotnictwa. Dziedzina bowiem, o której powiedzieć można, że co dwa dni wnosi nowe zmiany musi być stale i jaknajdokładniej obserwowana i dopełniana. Musi być dokładnie znana. Musi być wreszcie wspierana przez ogół, bo biedny kraj nigdy z własnych funduszy nie jest w stanie nadążyć za krajami bogatemi. Dbać więc winniśmy o rozwój rodzimego lotnictwa komunikacyjnego i sportowego. Ono bowiem jest owym działem studjum, który w razie potrzeby przeobrazi się w nowe i doskonałe typy wojskowe.

Dlatego chcemy, by władze lotnicze miały jak najszersze kompetencje.

Dlatego chcemy, by każdy obywatel państwa poznał lotnictwo — czytając „Nasz Start".

Dlatego oddajemy Wam pismo, które chce być Waszem i które chce Was zjednać dla lotnictwa.

Zaprenumerujcie je.

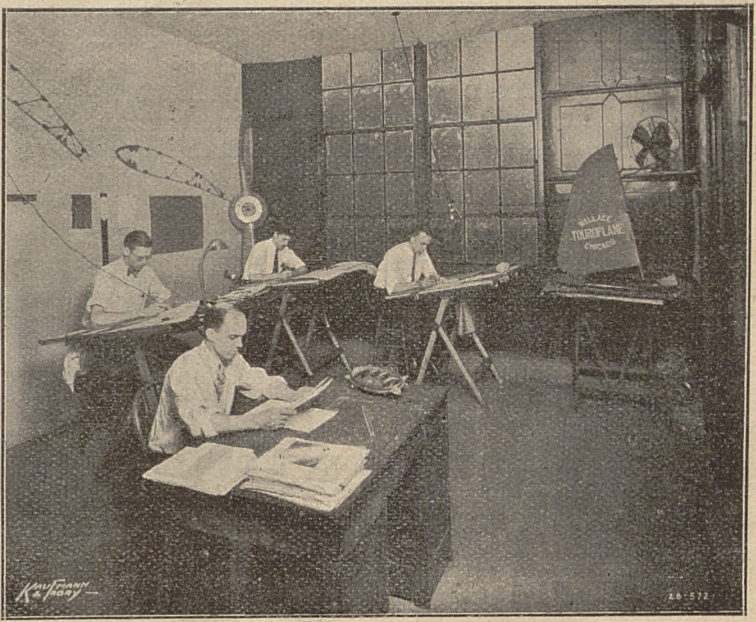
Szanownym Czytelnikom „NASZEGO STARTU" ku uwadze!

Pierwsze dwa numery naszego pisma nosiły charakter okazowy — rozesłaliśmy je bezpłatnie. Wysyłkę dalszych numerów będziemy uskuteczniali tylko prenumeratorom. Wszyscy więc, których zdołaliśmy zainteresować, **prenumerujcie „NASZ START".**

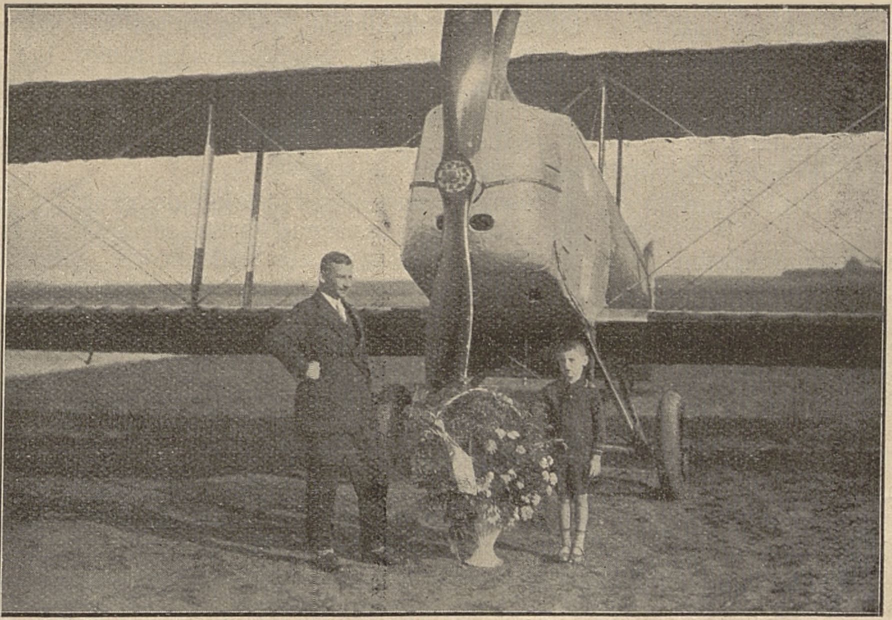
Polacy w kraju i zagranicą.



O szkolnictwo lotnicze. Polsce najkonieczniej potrzebne są obecnie sekcje treningowe. Dotychczas posiadamy w trzech ośrodkach wspaniale rozwijające się Aerokluby Akademickie. Wszystko to oczywiście nie jest, ale dużo. Nie tylko bowiem studenci uniwersytetów mogą być pilotami. Jest cały bowiem szereg młodych ludzi, którzy chcieliby koniecznie przyswoić sobie sztukę latania. Ze względu na interes państwowy, umożliwienie tej młodzieży odbywania nauki lotu jest konieczne. Była swego czasu w Poznaniu Cywilna Szkoła Pilotów, po jednym jednak kursie zamknięto ją. Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej nosiła się z zamiarem otworzenia szkoły w Łodzi. Projekt ten jednak został widocznie z nieznanych nam bliżej przyczyn pogrzebany. Posiadamy więc dziś w Polsce jedną szkołę wojskową oraz trzy szkoły przy Aeroklubach Akademickich, z których każda może równocześnie szkolić około 5-ciu uczni. I to jest wszystko. Niemieckie lotnictwo cywilne posiada 179 szkół lotniczych. Między chętnymi do nauki latania niebrak i chętnych fobek, które chętnie by poszły za przykładem swych sióstr angielskich, francuskich itd., które już dzisiaj ustanawiają nawet rekordy. Na podanej obok fotografji pani Helena Kmiotkówna chciałaby również być pilotką. Miejmy więc nadzieję, że władze i organizacje nasze nie zganią swą bezczynnością szlachetnego zapału młodych serc.



Polacy w Ameryce, choć oddzieleni od swego kraju przestrzenią tysięcy kilometrów, nie ustają w pracy i zdobywają dzięki swej wytrwałości poważne i rentowne stanowiska. W dzisiejszym numerze „Naszego Startu“ podajemy cały szereg fotografji z fabryki samolotów pod Chicago, zorganizowanej przez naszego rodaka p. Wallace. Osią i sercem fabryki jest biuro konstrukcyjne, uwidocznione obok na fotografji, które pracuje pod kierownictwem konstruktora, a zarazem właściciela wytwórni p. Wallace'a, którego widzimy na pierwszym planie, z zajęciem przeglądającego nadeszłe ostatnią pocztą z kraju numery „Nasz Start“ i „Lotnik“.



Wiele jest rodzaji jubileuszów. Ten jednak, który w dniach ostatnich obchodził pilot Jakubowski z Towarzystwa Komunikacji Powietrznej Aero chociaż przynosi pilotowi nielada zaszczyt, dla firmy jest bardzo niemiły. W ostatnich dniach obchodził pilot Jakubowski jubileusz swego setnego przymusowego lądowania w służbie firmy Aero. Wszystkie sto lądowań odbył pilot Jakubowski bez najmniejszego uszkodzenia płatowca a wszystkie lądowania zostały spowodowane przeszkodami w pracy silnika. Pilot Jakubowski wystawił sobie tem wspaniałe świadectwo. Gorzej jest z firmą, w której widocznie nie wszystko jest w porządku za chwalebnego panowania pana Jaroczyńskiego, który przywiązywać każe śmigła na transportowanych wagonami płatowcach by się nie kręciły(?!), dając w ten lub inny sposób dowód swej nieznajomośc lotnictwa i nieuctwa. Pana tego wyrzucili już nawet kilkakrotnie za drzwi pracownicy firmy. Co też na to dyrekcja?

HASKI.

DLA WAS I DLA NAS.

Mistrz fantazji — a rzeczywistość.

Minęło 100 lat od dnia urodzin Jule Verne'a — światowej sławy naukowego fantasty, który tworami swego genjalnego umysłu entuzjazmował młodzież obu kontynentów, a niekiedy nawet uczonych; dziś jeszcze młode pokolenie czyta te bajki jakgdyby z tysiąca i jednej nocy z bijącem sercem i czołem rozpalonem — te bajki, które współczesna wiedza w wielu wypadkach zrealizowała z rozmachem przewyższającym nawet śmiałe marzenia autora.

Jule Verne, o którym często mówią, jako o zdolnym inżynierze lub wielkim podróżniku niebył ani pierwszym, ani drugim, a nawet nieraz z całą szczerością przyznawał się do nieznajomości wyższej matematyki, tak jak i do tego, że jacht jego Saint-Michel nie prowadził go nigdy po bezmiarach oceanów. Mistrz fantazji obdarzony był tylko cudowną wyobraźnią, która wodze rozpuściwszy niosła go na skrzydłach imaginacji po nieznanych lądach i krajach.

Za czasów Verne'a kolej poczęła stawiać pierwsze kroki, a ówczesne parowozy robiły wrażenie bodaj samowarów na kołach, niż maszyny pociągowej, telegraf drutowy znajdował się w powijakach, a arsenały trzeszczały jeszcze od nadmiaru karabinów skałkowych. W zaciszach swych laboratorjów pracowały jednostki nad realizacją swych zamysłów, a problemem ponad wszystkie świat interesującym była żegluga powietrzna.

Twórczość Jule Verne'a — syna adwokata z Nantes (Francja) jest przedewszystkiem wiernem odbiciem wszystkich zagadnień naukowych tej epoki.

Odwiedza on często Nadara, lotnika, który przez wzloty na balonie stał się człowiekiem najbardziej we Francji popularnym i prędko poczyna pokładać w nim nadzieje; — tworzy wtedy w swej bujnej wyobraźni niebezpieczną wyprawę do nieznanych plemion Afryki, gdzie biali staczają z czarnemi zaciekłe walki. Powieść p. t. „Pięć tygodni balonem" osnuta na tem tle, robi piorunujące wrażenie.

Genjalny powieściopisarz niczego jednak nie wymyślił. W czasie swej pracy literackiej roztrząsa jeden problem po drugim i wykazuje z całą mistrzowską konsekwencją możliwość ich realizacji. Nie pomniejsza to bynajmniej jego zasług — przeciwnie — choć tematy, które służą mu za punkt wyjścia są już znane — on jeden potrafi je dopiero wyzyskać.

Jak to zwykle bywa na świecie, sława Juljusza Verne'a wzbudziła zaciekłe polemiki. Mamy jednak prawo sądzić, że posługiwał się jednak liczbami ścisłemi, a tylko chwilami, kiedy akcja powieści tego wymagała zrywał z możliwościami, aby za chwilę znów wkroczyć z dziedzin fantazji do oczywistego realizmu.

Zaobserwować to możemy w dziele: „Podróż na księżyc". Załatwił się tu może w sposób zbyt wygodny — wystrzelił pocisk z szybkością 300 metrów na sekundę i to z żywymi pasażerami wewnątrz w przestrzeń międzyplanetarną.

Nie odpowiada to pod wieloma względami warunkom prawdopodobieństwa, — jednak odległość podana przez autora ziemi od księżyca, czas podróży, oraz szybkość mknącego pocisku są prawidłowe.

Dziś z punktu widzenia naukowego problem ten przedstawia poważne trudności i należy sięgnąć do wszystkich gałęzi wiedzy by w tej sprawie móc zająć głos.

W metalurgji należy szukać najlżejszego metalu o wysokiej odporności na ciągliwość i topliwość. Mechanika może nam wskazać sposoby dla rozwiązania zagadnienia kierowania według naszej woli aparatem, — nie może to jednak w żadnym razie być pocisk, który w podróż międzyplanetarną musiałby odrazu ruszyć z wielką początkową szybkością; groziłoby to podróżnym zmiażdżeniem o ścianę — dno pocisku w chwili odjazdu, a deska ochronna Verne'a nie zmieniłaby w danym wypadku grozy sytuacji. Mechanika nadto daje nam może podstawy do konstrukcji specjalnych spadochronów do lądowania na księżycu czy innej planecie. Z pomocą chemji można będzie szukać warunków koniecznych do zachowania wewnątrz pocisku — przypuśćmy rakiety — atmosfery, niezbędnej dla płuc ludzkich. Fizjologja pozwoli określić nam warunki, w których organizm ludzki będzie mógł znieść zmiany pola siły grawitacyjnej. Fizyka wreszcie może nam wskazać w jakim kierunku należy szukać energji potrzebnej do oderwania od ziemi i wyrzucenia w przestworza aparatu.

A gdy załatwimi się z wszystkimi problemami powyższemi, pozostaną jeszcze do przezwyciężenia trudności przeprawy przez przestrzeń międzyplanetarną.

Bardziej zbliżone do możliwości realizacyjnej były pomysły Verne'a w powieści p. t. „Dwadzieścia mil podmorskiej żeglugi", bo istotnie łodzie podwodne dziś posiadamy choć nie takie, jak je sobie autor wyobrażał.

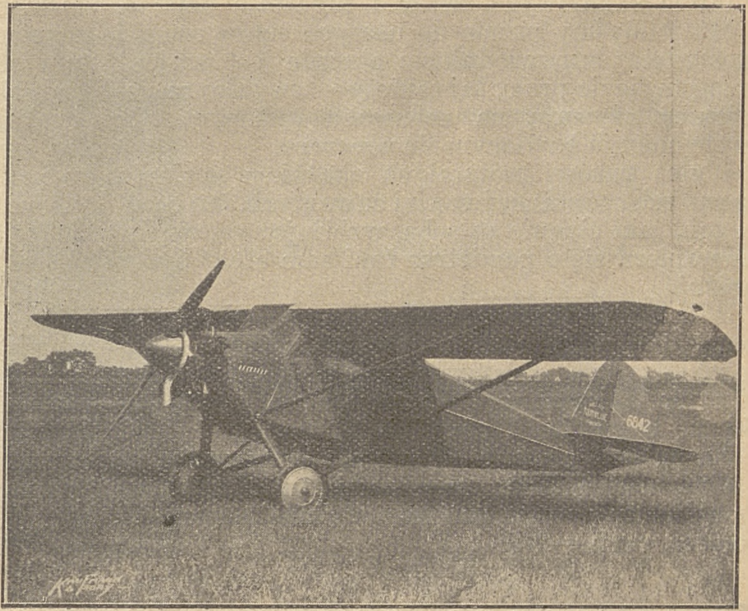
Co się tyczy jeszcze budowy aparatu do podróży międzyplanetarnej mówiliśmy już poprzednio, że nie może to być pocisk.

Obecne silniki, istniejące w lotnictwie również na ten cel nie nadają się; są niczem płazy, lub jak ten ślimak z bajki, który wczołgał się na wierzchołek dębu i królem zwierząt się głosił w mowie siebie; mowy jednak nie dokończył, bo strącony podmuchem wiatru spadł z drzewa.

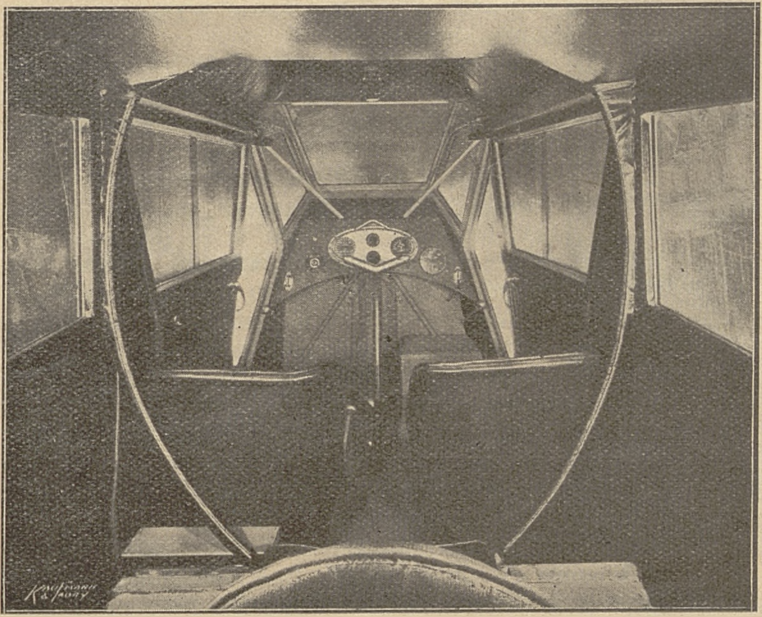
Silniki lotnicze stworzone są do pracy w normalnej atmosferze, a ponad wysokość 6000 metrów muszą posiadać urządzenia dodatkowe. Silniki te oprócz benzyny czerpią również z otaczającej go atmosfery powietrze, względnie tlen. Powietrze to dla wybuchowego silnika jest najważniejszym czynnikiem i od jego ilości zależy siła wybuchu w cylindrach, a zatem jego moc. Wybuch mieszaniny benzyny i powietrza usuwa w cylindrze tłok, a przez ten ruch tłoka wytwarza się próżnia, którą atmosfera stara się napełnić powietrzem.

W czem wyższe, a skutkiem tego rzadsze warstwy powietrza silnik się wznosi, tem mniejsze ładunki powietrza zastępują próżnię powstałą w cylindrze, i silnik pracuje z siłą coraz bardziej mniejszą. W końcu do tego stopnia słabnie, że nie jest

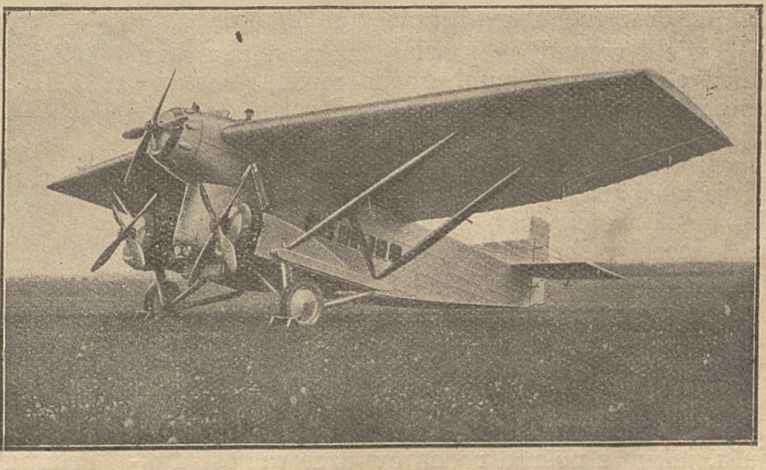
Na szerokim świecie



Fabryki lotnicze w Ameryce. Stany Zjednoczone Ameryki Północnej dzięki bogactwu swych obywateli, wśród których wielu jest chętnych nabywców samolotów, posiadają liczne fabryki płatowców i silników. Szczególnie w dziedzinie lotnictwa komunikacyjnego i sportowego jest Ameryka bez konkurencji. Założenie fabryki nie napotyka tam na poważniejsze trudności. Amerykanin bowiem chętnie inwestuje kapitał w przemyśle lotniczym, który mu przynosi wcale pokaźne zyski. Jednym z wybitnych przemysłowców lotniczych jest rodak nasz inż. Wallace (po polsku Walas), który posiada pod Chicago własną fabrykę płatowców. Na szeregu zdjęć dzisiejszego numeru podajemy produkt fabryki pana Walasa. płatowiec Touroplane, który dzięki swej budowie i własnościom nadaje się dla lotów okrężnych. Jest on bardzo ekonomiczny, łatwy w prowadzeniu, posiada wygodną kabinę, słaby silnik 100-konny, wygodne miejsce dla trzech osób i poważną szybkość 184 km/godz. Ze względu na wygodę pilota i pasażerów cała kabina jest szczelnie osłonięta. Pilot siedzi na lewem siedzeniu. Prawe siedzenie, które posiada również komplet sterowania, ma na obok umieszczonej fotografji organy sterowe zakryte specjalną skrzynką, by pasażer pilotowi w locie nie przeszkadzał. Prowadzić płatowiec można z prawego lub lewego siedzenia. Można więc również na płatowcu Walasa uczyć latać. Trzecie siedzenie, umieszczone z tyłu kabiny można łatwo złożyć, lub nawet wyjąć, aby powiększyć miejsce na bagaż. W górnej części kabiny, z prawej i lewej strony widać kurki od przewodów z zbiorników benzyny, które znajdują się w skrzydle. Ręczne kółko z prawej strony lewego siedzenia przestawia statecznik, wyrównując w ten sposób równowagę płatowca w locie. Całość kabiny, jak to zresztą widać z fotografji jest pomyślana jak najwygodniej. Po obu stronach znajdują się szerokie wejściowe drzwi, pozwalające na wygodny dostęp do wnętrza kabiny. W przedzie widzimy deskę, na której umieszczone są zegary i wyłączniki. Pod sufitem kabiny znajduje się kompas najnowszego systemu. Umieszczenie skrzydła nad kadłubem i szerokie okna pozwalają na podziwianie wspaniałych widoków przesuwających się pod lecącym w dal płatowcem. Wnętrze kabiny może być nocą oświetlane. Bardzo krótki start i krótkie lądowanie umożliwiają płatowcowi Walasa na lądowanie na każdem polu. Skrzydła składane pozwalają na umieszczenie płatowca w każdej szopie, stodole lub innym budynku gospodarskim, które na każdej fermie można spotkać. Dzięki tym zaletom płatowiec ma wielkie powodzenie w Stanach.



Zastosowanie silników chłodzonych powietrzem zatacza coraz szersze kręgi. Lotnictwo wojskowe, które z natury rzeczy może pozwalać sobie na rewolucyjne zmiany i kosztowne inwestycje. Płatowce więc wojskowe szeregu kraji już od dłuższego czasu posiadają silniki chłodzone powietrzem. Licencje na budowę silników „Jupiter“, „Wright“, „Titan“, wykupiło szereg państw: Francja, Rosja, Włochy, a nawet i Niemcy. W ostatnich miesiącach i samoloty towarzystw komunikacji powietrznej coraz częściej ulegają przeróbkom i otrzymują silniki chłodzone powietrzem. Na ilustracji obok widać francuski płatowiec komunikacyjny „Jabiru“, który również już został przerobiony i posiada obecnie 3 silniki chłodzone powietrzem „Jupiter“, każdy o sile 420 MK. Jest to oczywistym dowodem, że silniki chłodzone powietrzem rentują się o wiele lepiej od posiadających chłodzenie wodne. Poważnym również czynnikiem jest mniejsza waga silnika. Policzyć bowiem należy ciężar wody, chłodnicy i przewodów. Nic bez znaczenia jest również fakt, że silnik chłodzony powietrzem zimą nie zamarznie



w stanie pokonać wewnętrznego oporu, jaki wytwarza tarcie składowych części i przestaje działać.

Musielibyśmy przeto do naszych celów szukać czegoś więcej odpowiedniego; obecnie jest projekt zaprzągnięcia do pracy tej rakiety — zwykłej rakiety, jakiej używają na zabawach ludowych dla uprzyjemnienia bawiącym się wieczoru.

Wylot gazów, powstałych skutkiem spalenia się pewnych substancyj w niej zawartych, ten ognisty ogon, jaki ciągnie za sobą, wzbijając się w górrę, nie opiera się o powietrze taki sam efekt byłby w próżni.

Robiono w tym kierunku liczne próby, poza koncepcjami auta-rakiety, drezyny-rakiety, samolotu-rakiety i na podstawie tych doświadczeń doszliśmy do wniosku, że tylko rakieta jest zdolna zanieść nas w gościnę Wenus lub Marsa.

Na księzyc obecnie się już nie wybieramy, bo jak stwierdzono niema on własnej atmosfery i według obliczeń, panuje tam temperatura bezwzględnego zera, czyli —273°C.

Podróż więc Verne'a, na przekór naturze staje się absurdem. Posługując się jednak podobnym pomysłem, autor „Podróży na księżyc" wyzyskał tylko przysługujące mu prawo powieściopisarza. Był jednak niestrudzonym pracownikiem, przerabiającym materjał naukowy, będący w jego posiadaniu na swój sposób. W gabinecie swym posiadał nieprzebrane mnóstwo map i tablic, — kreślił na nich podróże swych bohaterów, obliczał ich szanse, zbliżając się możliwie do rzeczywistości.

I jeśli przyjmiemy, że wielka liczba śmiałych odkryć zrodziła się w wielu wypadkach z bajecznych opowieści, to Jule Verne staje się nietylko zwykłym gawędziarzem młodzieży. Jego cudowne paradoksy pobudzają młodzież do wyzyskiwania źródeł, któremi obdarza nas natura, — pobudzają ambicję i dlatego należy go umieścić w szeregu twórców ewolucji, która pozostanie charakterystyką naszej epoki.

—

O materjałach, jakich należy używać przy budowie modeli.

Większość zajmujących się budową modeli, kładzie w pierwszym rzędzie uwagę na moc modelu — na jego wytrzymałość, zapominając niejednokrotnie, że aczkolwiek mocna konstrukcja posiada doniosłe znaczenie — to jednak o sprawności modelu decyduje jego waga i w związku z tą ostatnią, jak i z wytrzymałością, opór czołowy modelu.

Pod oporem czołowym modelu rozumiemy pewną wielkość wyrażającą siłę z jaką przeciwstawia się modelowi będącemu w locie powietrze; wielkość więc oporu czołowego wpływa jakby hamująco — model leci źle, lub zupełnie nie jest zdolny do lotu — a zależy od grubości beleczek użytych do konstrukcji skrzydeł i ogona, od grubości podpórek skrzydeł i podwozia i t. d. (wielkość kąta natarcia tu pomijam).

Żeby teraz model nasz, do którego konstrukcji przystępujemy posiadał wszystkie trzy zalety: dużą wytrzymałość, małą wagę i mały opór czołowy, przed rozpoczęciem prac zdecydować się trzeba co do wyboru materjału budowlanego.

Na tem teraz miejscu muszę zaznaczyć, że szanse zdobycia wyżej wymienionych danych największe, posiadają jedynie modele wykonane z drzewa bambusowego.

Bambus poza małą wagą, jest bardzo mocny i odznacza się doskonałą łupliwością jak też i zdolnością do dowolnego wyginania go nad parą.

W wielu wypadkach, zwłaszcza przy modelach mniejszych drzewo bambusowe można zastąpić trzciną pedigową. Inne rodzaje drzewa do konstrukcji modelu nie nadają się; jedynie w tych wypadkach, kiedy chodzi o duże usztywnienie skrzydeł i jaknajbardziej stałe przytwierdzenie ich do kadłuba, używamy jako podłużnic płaszczyzn nośnych, beleczek z drzewa sosnowego, olchowego, lipowego, a najlepiej jesionowego.

Beleczka z drzewa jesionowego, będąca beleczką motorową, konieczna jest przy budowie modeli latających tego typu jaki podany został w ostatnim numerze „Naszego Startu".

Zanim przejdę do omówienia następnego materjału, jakim z pośród rodzajów drzewa jest dykta — słów parę poświęcę jeszcze wyginaniu, łupaniu i łączeniu bambusu.

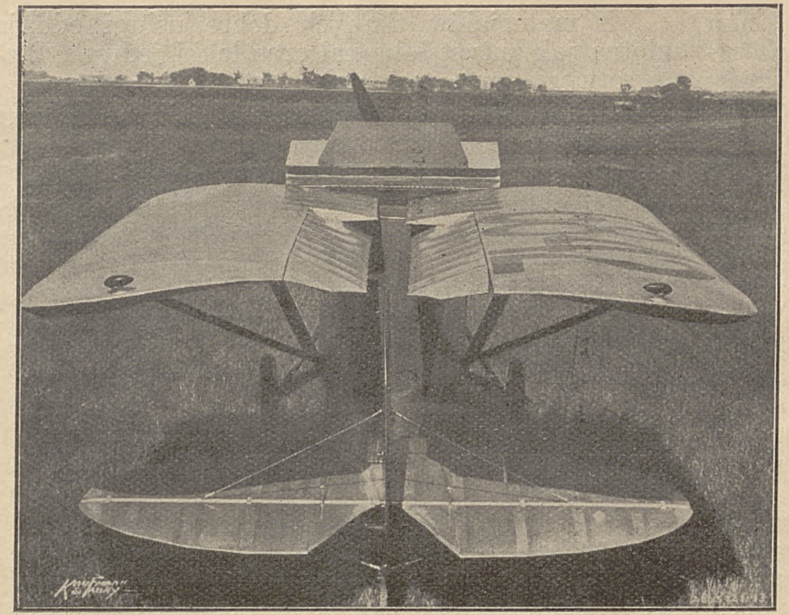
Kilka listewek bambusowych (lub trzcinowych) umieszczamy w parze gotującej sie wody; najlepiej naczynie, w którem znajduie się gotująca woda przykryć pokrywką w ten sposób by z pod niej wydobywała się para możliwie wąskim strumieniem; przygotowane listewki umieszcza się w tym strumieniu tak, by para uderzała w to miejsce, które należy zgiąć; powierzchnia listewki połyskująca, zwrócona być winna zawsze na zewnątrz łuku. Po pewnym czasie (zwykle 5 minut) trzymania w parze, gdy bambus posiądzie zdolność łatwego gięcia się, nadajemy mu właściwy kształt, i następnie celem utrwalenia tej formy kładziemy go do zimnej wody, poczem go suszymy, dbając zawsze o to, by listewka znajdowała się w nadanym jej kształcie.

Oprócz sposobu wyginania bambusu ogrzanego i zwilżonego parą wodną w temperaturze 100° istnieje inny jeszcze, mianowicie ogrzewanie miejsca, w którem go zgiąć należy pad płomieniem lampki spirytusowej. Sposób ten wymaga pewnej wprawy i ostrożności, bowiem wygięcia w miejscach przepalonych lub nawet nieco zczerniałych są bardzo słabe i prędko ulegają złamaniu.

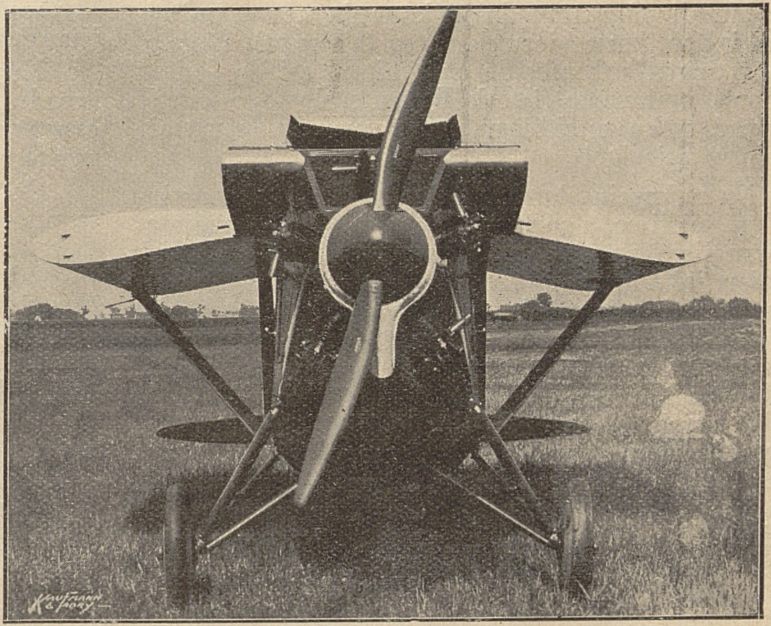
Łupanie bambusu wymaga również małej umiejętności. Pręt bambusowy, dowolnej średnicy — lepszy grubszy, wewnątrz pusty, a poprzedzielany tylko w pewnych odstępach „kolankami" należy najpierw przeciąć wzdłuż na dwie mniejwięcej równe części; posługujemy się w tym wypadku ostrym scyzorykiem, a do przecinania w kolankach ręczną piłką używaną w pracach slojdowych (laubzegą). Dalsze łupanie na listewki winno odbywać się w ten sam sposób, z połówek pręta.

Wszelkiego spajania listewek należy dokonywać za pomocą mocnych nici, które następnie powleka się warstwą kleju t. zw. stolarskiego, lub dekstryną.

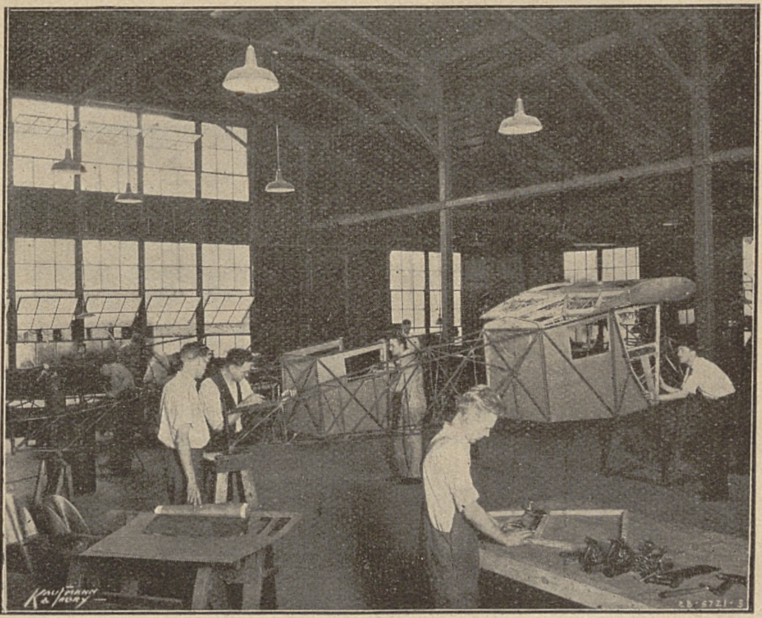
Łączenie bambusu za pomocą gwoździków, lub przewiercania dziurek, przez które następnie przewlekają nici, chybia celu — jest nietrwałe i niepraktyczne, prawie zawsze pęka, a w każdym razie osłabia złączenie.



Fotografja przedstawia samolot zbudowany w firmie Wallace Aircraft Chicago, od tyłu ze złożonemi skrzydłami.



Ten sam samolot — widok z przodu. Silnik Kinner 100 MK.



Oddział konstrukcji kadłubów w fabryce p. Wallace w Chicago.

Dykty (sklejki), czyli cienkiej deseczki (3 mm grubości) sklejonej z trzech warstw ułożonych sąsiadującemi słojami do siebie prostopadle, używamy do wykonania żeberek, ostojnic (żeberek kadłuba), kółek i pływaków u modeli hydroplanowych. Ciąć należy deseczkę taką samą piłką, której opis podano przy łupaniu bambusu.

Z metali używanych w modelarstwie szerokie zastosowanie znalazł glin (Al.) — aluminjum, jako metal posiadający bardzo mały ciężar właściwy. Dla porównania przytaczamy tu kilka cyfr odnoszących się do ciężaru kostki centymetrowej metali:

aluminjum	25 g
żelazo	55 g
nikiel	58 g
miedź	63 g

Czasem jednak, zwłaszcza kiedy modelarz niema możności postarania się o blachę aluminjową, można stosować blachę żelazną lub miedzianą, starając się nadłożony w ten sposób ciężar wyrównać lżejszą konstrukcją całości.

Metali używamy do wykonania t. zw. butów, mankietów steru kierunkowego (z drutu), podwozia (z drutu), obsady do osi śmigła, osi do śmigła (z drutu stalowego) i t. d. Drutu stalowego należy używać tylko miękkiego, gdyż twardy łatwo się łamie w zgięciach.

Na pokrycie płaszczyzn nośnych, które powinny być ściśliwe, a zarazem lekkie i posiadające małą wrażliwość na wilgoć używamy materji tkanej. Papier, jako materjał tani byłby z wielu względów odpowiedni, — posiada jednak małą odporność na zmiany atmosferyczne, a przy pokrywaniu nim skrzydeł, sterów lub kadłuba, łatwo marszczy się. Najbardziej nadają się do tego celu z papierów: kalka woskowa lub płócienna, papier japoński, wreszcie lekki papier pergaminowy. Wielu modelarzy okleja swe modele papierem zwilżonym, celem uniknięcia zmarszczek, a nadto ten rodzaj oklejania posiada tę zaletę, że papier wysychając ściąga się i mocno napina.

Z materiałów tkanych dobre usługi oddają płótna jak batyst lub opal oraz lekki jedwab. Należy tu wybierać materjały gęste.

Celem zwiększenia wytrzymałości materji oraz odporności na wpływy atmosferyczne wskazanem jest impregnowanie pokrycia (papierowe również).

Impregnowanie — czyli nasycanie materji substancją uodporniającą ją na wilgoć wykonujemy przez powlekanie gotowych — obciągniętych tkaniną lub papierem skrzydeł, kadłuba i sterów warstwą roztopionej i przegrzanej parafiny (za pomocą pędzelka) lub roztworem parafiny w benzynie, lub też tak zwanym cellonem. Cellon jest rodzajem pokostu, a powleczone nim części przybierają lśniącą i gładką powierzchnię, materjał pozatem ściąga się i równa czy to skrzydła, czy stery, czy wreszcie kadłub napina.

Do modeli dużych używano z bardzo dobrymi rezultatami błon gumowych.

Jako napędu najbardziej stosowanego w modelarstwie używa się gumy. Sznury skręconej gumy posiadają duży zasób energji, który można spotęgować przez użycie odpowiedniego materjału i troskliwe obchodzenie się z nim.

Najodpowiedniejszą jest guma o przekroju kwadratowym (1, 2 lub 3 mm) względnie o przekroju prostokąta, przyczem ta ostatnia znalazła zastosowanie dla modeli rekordowych.

Gumę należy starannie przechowywać, chronić ją przed światłem i najlepiej trzymać w naczyniu szczelnie zamkniętem w sproszkowanym talku, w wodzie destylowanej lub ostatecznie w wodzie przegotowanej.

Co pewien czas ponadto należy gumę nasmarować roztworem mydła neutralnego (np. mydłem do golenia) lub gliceryną, żeby nadać jej elastyczności i zmniejszyć tarcie w skręconych sznurach w czasie lotu modelu.

Co do materjału na śmigła dodać należy, że najbardziej odpowiednim jest drzewo orzechowe, zupełnie jednak wystarcza na ten cel drzewo **lipowe** lub olchowe.

MAKSYMILJAN CHARNAS.

PRO DOMO NOSTRA.

Wstępne.

Przeżywamy obecnie w Polsce okres pracy — okres tworzenia rozmaitych organizacyj społecznych, co z pewnością dla organizmu państwowego dużą przyniesie korzyść. Do takich doniosłych organizacyj zaliczamy „Zrzeszenie się“ młodzieży szkolnej w celu popierania LOPP. Ogólne dzisiaj obniżenie pojęć etycznych u młodzieży, zmusza nas do poważnych refleksyj i szukania przyczyny zła. Zastanawiając się nad tym niepokojącym objawem, odnajdujemy cały kompleks przyczyn jak brak poszanowania autorytetu rodzicielskiego i szkolnego; brak odporności na wszelkie choćby drobne przeciwności życiowe, brak głębszej wiary w dogmaty religijne; podnieta zmysłowa wywołana pornografją w książkach, teatrach, kinach i ogólne rozprężenie węzłów rodzinnych. Patrząc na te znamienne objawy szukamy ratunku i ratunek ten znajdujemy jedynie w umiłowaniu szczytnych ideałów, jakie przekazała nam cała nasza przeszłość narodowa. Poznanie i ukochanie dziejów ojczystych to niezawodne antidotum na zepsucie życia współczesnego. Rozwijający się umysł żywo reaguje na każdą zewnętrzną podnietę i dla tego wymaga umiejętnej opieki, która dopomogła by mu do krytycznej oceny nasuwających się zjawisk. Jeżeli do ideałów naszych narodowych zaliczymy i lotnictwo, to ono zyskać na tem tylko może. Lotnictwo i związana z niem różnorodność wrażeń odpowiada w zupełności żądnemu przygód usposobieniu dorastającej młodzieży, nie byłoby więc trudno pozyskać ją dla tej pożytecznej idei. Obrona narodo-

wa wymaga dużych zastępów wyszkolonych pilotów, obserwatorów, mechaników i t. d. Nasuwa się jednak pytanie, jak taką akcję przeprowadzić. W tym wypadku musimy się wzorować na przykładzie zagranicy. Taka Rosja naprzykład zdeprawowana moralnie, jednak zdaje sobie sprawę jak doniosłą dla państwa jest akcja pozyskania młodzieży dla lotnictwa . Sowiecki „Awiachim“ liczy tam kilka miljonów członków, z których składek zakupił przeszło 150 samolotów. Niemieckie lotnicze związki sportowe obejmują tysiące młodzieży, kształcąc ją w modelarstwie, lotnictwie bezsilnikowem i t. d. U nas na tem polu poza kilku szkolnemi modelarniami i nielicznemi wyjątkami, która szkoła zajmuje się zagadnieniami lotniczemi?

Organizacja.

Że utrwalenie odzyskanej niepodległości głównie zależy na zdobyciu floty powietrznej, o tem nikt nie wąpi, lecz mało kto zastanawia się głębiej jak się do tego zabrać. Spróbuję w zwięzłem streszczeniu nakreślić linje wytyczne. A więc przedewszystkiem zainteresować młodzież, wciągnąć ją do pracy przygotowawczej. Zadanie to głównie nauczycielstwa, które będąc w bezpośredniej z młodzieżą styczności, może wpływać dodatnio na jej zapatrywania i przekonania odnośnie do zagadnień lotniczych.

W streszczeniu na zadania te składałoby się:

1. Uświadomienie młodzieży o znaczeniu lotnictwa w czasie wojny i pokoju.

2. Wzbudzenie w młodzieży zamiłowania przez pracę w zakres lotnictwa wchodzące jak: Budowa modeli lotniczych, konkursy modeli. Zwiedzenie fabryk i lotnisk, podróże samolotowe, wreszcie szkolenie młodzieży na pilotów. Prace te należy popierać wyróżniając wybitniejsze zdolności; modelarstwo jest pośredniem zajęciem między pracą lotniczą fachową a propagandową. Pierwszym etapem do budowy modeli, są wycinanki samolotowe: na nich uczy się chłopak i nabiera ochoty do dalszych w tym wierunku prób i doświadczeń. Każdy Komitet Powiatowy powinien posiadać modelarnię, ona pobudza bowiem do zgłębienia mechanizmu lotnictwa. W budowie modeli należy dać młodzieży pewną podstawę naukową; należy też zwracać uwagę by budowa modeli nie opierała się na szablonowych typach, lecz polegała na oryginalnych pomysłach. W tych szkołach gdzie warunki lokalne nie pozwalają na założenie modelarni, przeznaczyć godzinę robót ręcznych na budowę modeli. Dodać jeszcze trzeba że przy organizowaniu młodzieży w koła lotnicze oprócz LOPP współdziałać powinny i władze szkolne.

Regulamin dla Kół Szkolnych L. O. P. P. Zatwierdzony przez Radę Główną w dniu 30. I. 28.

1. Przy uczelniach mogą być tworzone Koła szkolne miejscowe LOPP z liczbą członków nie mniejszą niż 10, na prawach samorządu szkolnego, nie przeczących zasadom Statutu Ligi.
2. Do Kół tych może należeć jedynie młodzież ucząca się, oraz personel nauczycielski w danej szkole, przyczem młodzież wpłaca zniżoną składkę członkowską po 10 gr od osoby oraz 50 gr wpisowego, zaś personel nauczycielski wpisowe i składki, przewidziane statutem dla członków zwyczajnych LOPP.
3. Koła miejscowe szkolne LOPP rządzą się regulaminem wewnętrznym zatwierdzonym przez władzę szkolną danej uczelni i rozpoczynają swą działalność po zatwierdzeniu przez odpowiednie organy LOPP.
4. Władze miejscowe Koła szkolnego tworzy zarząd wybrany przez ogólne Zgromadzenie Koła, oraz opiekun delegowany przez dyrekcję szkoły z pośród personelu nauczycielskiego danej uczelni.
5. Opiekun reprenzentuje Koło na zewnątrz wobec organów LOPP) i sprawuje nadzór nad działalnością Koła; jemu też są przedkładane wszelkie uchwały Koła pod grozą nieważności.
6. Program pracy Kół zatwierdzają w porozumieniu z opiekunem lokalne organy LOPP, one również kontrolują jego wykonanie.
7. Koła szkolne miejscowe w myśl paragrafu 1, art. 10 statutu Ligi przelewają wszelkie swe fundusze, po potrąceniu niezbędnych wydatków administracyjnych, do właściwego Komitetu Powiatowego lub Miejskiego LOPP. Odpowiednie placówki Ligi będą w miarę potrzeby udzielały Kołom szkolnym subsydjów.
8. Koła szkolne będą likwidowane przez właściwy Zarząd LOPP w razie bezczynności lub pracy niezgodnej ze statutem Ligi lub też na żądanie właściwej władzy szkolnej.
9. Przy placówkach szkolnych LOPP mogą być organizowane kursy dla specjalnych prac w zakresie lotnictwa. Opiekunów tych kursów będą wyznaczać właściwe zarządy LOPP w porozumieniu z Kuratorjum.
10. W wypadkach nieprzewidzianych w niniejszym regulaminie obowiązuje statut LOPP. Kwestje sporne i nieunormowane zarówno przez regulamin niniejszy, jak i statut Ligi, rozstrzyga Sekcja dla spraw młodzieży w Zarządzie LOPP.

Organizacja takiego Komitetu Szkolnego powinna się przedstawiać mniej więcej następująco:

Urząd szkolny Świętochłowice III (Inspektorat).

Zaczynam od Zarządu Świętochłowickiego III. gdyż w podległym mu Orzegowie powstała pierwsza organizacja szkolna LOPP.

Urząd Szkolny w Świętochłowicach III. organizuje wszystkie podległe mu szkoły w których tworzy „Koła“, następnie zwołuje zjazd delegatów tych Kół i przeprowadza wybór „Zarządu Komitetu Powiatowego“.

Powiatowy Komitet Szkolny Świętochłowice III obejmowałby więc:

Miejsc.	Koło	Szkolne	Chebzie	członków	= . . . .
„	„	„	Chropaczów I	„	= . . . .
„	„	„	Chropaczów II	„	= . . . .
„	„	„	Chropaczów niem	„	= . . . .
„	„	„	Nowy Bytom I	„	= . . . .
„	„	„	Nowy Bytom II	„	= . . . .
„	„	„	Nowy Bytom III	„	= . . . .
„	„	„	Czarny Las	„	= . . . .
„	„	„	Zgoda	„	= . . . .
„	„	„	Zgoda niem.	„	= . . . .
„	„	„	Godula	„	= . . . .
„	„	„	Godula niem.	„	= . . . .
„	„	„	Orzegów I.	„	= . . . .
„	„	„	Orzegów II.	„	= . . . .
„	„	„	Orzegów III.	„	= . . . .
„	„	„	Ruda I.	„	= . . . .
„	„	„	Ruda II.	„	= . . . .
„	„	„	Ruda III.	„	= . . . .
„	„	„	Ruda IV.	„	= . . . .
„	„	„	Ruda V.	„	= . . . .
„	„	„	Ruda VI.	„	= . . . .
„	„	„	Ruda VII.	„	= . . . .

Razem 22 Miejscowych Kół Szkolnych, członków = ...

W ten sposób zorganizują się wszystkie Urzędy Szkolne:

Katowice I.	Lubliniec
Katowice II.	Pszczyna I.
Katowice III.	Pszczyna II.
Katowice IV.	Rybnik I.
Królewska-Huta	Rybnik II.
Świętochłowice	Rybnik III.
Świętochłowice II.	Cieszyn
Tarnowskie Góry	Bielsko

Również w ten sposób zorganizują się gimnazja Państwowe:

1. Gimn. klasyczne z oddz. niem. Katowice
2. „ matem. przyr. z oddz. niem. Królewska Huta
3. „ klasyczne z oddz. niem. Królewska Huta
4. „ „ „ „ „ Lubliniec
5. „ „ „ „ „ Mikołów
6. „ „ „ „ „ Mysłowice
7. „ „ im. Bol. Chrobrego Pszczyna
8. „ „ Rybnik
9. „ „ Tarnowskie Góry
10. „ „ polskie Bielsko
11. „ „ z jęz. wykl. niem. Bielsko
12. „ „ polskie im. Antoniego Osuchowskiego Cieszyn
13. Państwowe gimnazjum żeńskie Tarnowskie Góry,

które tworzą osobny Komitet Powiatowy, tak samo Komitet Powiatowy tworzą Szkoły Komunalne.

1. Miejskie Gimn. mat. przyr. z oddz. niem. Katowice
2. „ Liceum i gimn. żeńskie z oddz. niem. Katowice
3. „ Gimnazjum żeńskie z oddz. niem. Król.-Huta
4. „ Liceum żeńskie Mikołów
5. „ Liceum żeńskie humanistyczne Mysłowice
6. „ Komunalne gimnazjum koedukacyjne im. Wł. Reymonta Nowy Bytom
7. „ Liceum żeńskie im. św. Jadwigi Pszczyna
8. Komunalne gimn. koedukacyjne Rożdzień
9. „ „ męsk. im. ks. Staszica Ruda
10. „ „ żeńskie Ruda
11. „ „ matem. przyr. Siemianowice
12. „ „ żeńskie humanist. Siemianowice
13. „ „ Szarlej
14. Gimnazjum miejskie im. Karola Miarki Zory

Wreszcie szkoły prywatne:

1. Prywatna wyższa szkoła męska i żeńska dla mniej. jęz. niem. Lipiny
2. „ „ „ „ „ „ Mikołów
3. „ „ „ „ „ „ Mysłowice
4. „ „ „ „ „ „ Nowa Wieś
5. „ „ „ „ „ „ Pszczyna
6. „ „ „ „ „ „ Rybnik
7. Gimn. żeńskie zgromadzenia SS. Urszulanek Rybnik
8. Prywatna wyższa szkoła męska i żeńska dla mniej. jęz. niem. Siemianowice
9. „ „ „ „ męska „ Tarn. Góry
10. „ „ „ „ żeńska „ Tarn. Góry

Z chwilą przeprowadzenia organizacji, następuje zjazd delegatów wszystkich Komitetów Powiatowych, którzy wybierają z pośród siebie Zarząd Wojewódzki pod nazwą „Wojewódzki Komitet Szkolny".

Organizacja Wojewódzkiego Komitetu Szkolnego obejmowała by:

1	Wojewódzki Komitet Szkolny LOPP.	
16	Komitetów Powiatowych Szkolnych LOPP (szkół powszechnych)	
1	Komitet Pow. Szkolny LOPP	(szk. gimn.)
1	„ „ „ „	(szk. komun.)
1	„ „ „ „	(szk. pryw.)

i około 750 Miejscowych Kół Szkolnych.

Członków młodzieży szkoln. przypuszczalnie 70.000

nauczycielstwa przypuszczalnie 3.500

Propaganda lotnictwa a młodzież.

Ogromną rolę w propagandzie odgrywają wykłady w formie popularnych pogadanek ilustrowanych przeźroczni. W wykładach tych należy dać podstawowe pojęcia o budowie samolotów; wskazać ogromne znaczenie lotnictwa jako środka obrony przeciwgazowej. Przedstawić lotnictwo jako główny czynnik postępu i bogactwa kraju.

Drugim skutecznym czynnikiem propagandowym jest wyświetlanie filmów lotniczych. Filmy te działają silnie na wyobraźnię, wdrażają się w pamięć młodzieńczą i ukazują całą poezję zawodu lotniczego. W końcu za mało mamy bibljotek lotniczych, które właściwie powinny istnieć przy wszystkich Komitetach Powiatowych. Młodzież chętnie garnie się do książki, a już dziełka popularnie traktujące o lotnictwie z pewnością zainteresują szerokie koła młodzieży. Za mało posiadamy ludzi którzyby swoją wiedzę lotniczą chcieli zużytkować w formie literackiej, wolą latać niż pisać o lataniu. Nie mniej zebrała się już spora liczba książek z zakresu lotnictwa, należałoby je rozpowszechnić po licznych bibljotekach, które jak powiedziałem powinny istnieć przy wszystkich Komitetach.

Konkursy szybowców i budowa awionetek.

Bardzo ciekawy jest problem szybowców, czyli latanie na samolocie bez silnika. Odbyty swego czasu konkurs szybowców w Gdyni okazał po kilku pomyślnych próbach, że tego rodzaju awiacja ma przed sobą przyszłość. Lot taki może trwać obecnie nawet kilka godzin przy sprzyjających warunkach atmosferycznych. Polscy konstruktorzy wiele zdziałali budując w przeciągu pół roku 22 szybowce; zważywszy jak szczupłemi rozporządzali środkami, tem bardziej wytrwałość ich zasługuje na uznanie. Dziś jeszcze o lotnictwie bezsilnikowem ogół ma słabe pojęcie i odnosi się do nich z niedowierzaniem, pocieszmy się tem, że tak samo niedowierzano pierwszym lotom, a jednak zwyciężyło lotnictwo. Inna rzecz, że takiego zrozumienia dla lotnictwa jakie ma zagranica my u siebie nie posiadamy. W budowie aparatów bezsilnikowych i awionetek leży przyszłość lotnictwa sportowego i wówczas dopiero mówić będzie można o pełnym rozwoju lotnictwa, gdy awionetki i szybowce staną się środkami komunikacji powietrznej, tak jak rowery i motocykle na ziemi. Od jakiegoś czasu daje się zauważyć silny ruch i zainteresowanie młodzieży dla lotnictwa sportowego, obowiązkiem więc powołanych czynników ruch ten popierać jak i budowę szybowców i awionetek.

Szkoła pilotów dla młodzieży.

Fakt połączenia się LOPP z Tow. Obrony Przeciwgazowej powinien wzmóc działalność tych instytucji, szczególnie właśnie na polu zasilenia szeregów lotniczych młodzieży. Przy lotnictwie zapozna się młodzież z niebezpieczeństwem wojny chemicznej, przez co zyska obrona przeciwgazowa. Właściwie byłoby wskazanem utworzyć szkoły pilotów przy każdem Województwie, a że władze państwowe nie są w możności podołać finansowo takiemu zadaniu, społeczeństwo powinno drogą składek umożliwić powstanie tych szkół. Koszta utrzymania takiej szkoły zmniejszyłyby się znacznie gdyby wojsko dało oficerów i podoficerów jako kierowników i instruktorów, oraz część obsługi technicznej. Ruch lotniczy obejmuje coraz szersze kręgi, chodzi obecnie o to, by ruch ten ująć w organizację dostępną dla młodzieży po ukończeniu szkół. Impuls młodzieży wykształci nam przyszłych pilotów-konstruktorów i przyczyni się znacznie do rozwoju tak przemysłu technicznego jak i całej organizacji lotnictwa. Lotnictwo w miarę tworzenia szkół fachowych i szkolenia personelu wzmoże się znacznie, tak że dane nam będzie dorównać na tem polu i innym narodom.

Zakończenie.

Żyjemy życiem szybkiem, pełnem emocji i wstrząsów; nerwy młodzieży dzisiejszej odczuwają to najdotkliwiej i potrzeba energji i siłom młodzieńczym dać ujście którem będzie umiłowanie zawodu lotniczego. Wielka wojna, szalone po jej ukończeniu postępy techniki i połączone z tem przyspieszone tempo prac ludzkich, to wszystko stwarza atmosferę niezdrową dla młodego wieku; należy młodzież, o ile się da, ustrzec od zgubnych wpływów współczesnego życia, wskazać jej poza wszystkiemi celami życia materjalnego, wyższe do osiągnięcia ideały, a te się znajdą w pracy dla lotnictwa. Nie są to puste frazesy, lecz prawda niezbita, że lotnictwo dziś stanowi podwalinę państwa i nieodzowny warunek bytu Polski. Mnożą się ostrzegawcze głosy do jaknajintensywniejszego przygotowywania sił lotniczych, bo pobrzęk szabli niemieckiej coraz głośniejszy.

Wobec tego organizacja młodzieży, wciągnięcie jej w szeregi lotnicze, to wielka dla Polski wygrana, i pewność, że w razie niebezpieczeństwa podołamy mu i zwycięstwo będzie po naszej stronie.

ŚMIG.

W KORKOCIĄGU.

(Nadęty hrabia).

Czytamy w Kurjerze Poznańskim z dnia 16. 10. 1928 r. niezmiernie intersującą wzmiankę:

„Londyn, 16. 10. (Tel. wł.). „Times“ piszą, że czas, w którym podróże do Nowego Yorku z Europy będę czemś, co się rozumie samo przez się, jest jeszcze bardzo odległy“.

Co, dobre? Ciekawym — co się rozumie samo przez się, czy podróże, czy czas, czy też owo „coś“ — czem się podróże mają stać. Ale nie wiadomo, czy chodzi tu o podróże morskie, czy podwodne, czy — kto wie? — podróże powietrzne? Niema to jednak, jak owe „Times“, które tak „piszą“.

Byłbym popadł w prawdziwą rozterkę duchową, z powodu „Kurjera Poznańskiego“ i jego wzmianki, gdyby nie to, że wydrukowano ją wśród wiadomości o locie „Hr. Zeppelina“.

Wogóle ogromnie lubię czytać o hrabiach. Staje mi zaraz w oczach dziewięć pałek, któremi Magdalena Samozwaniec okładała Helenę Mniszek. Jak to musi być miło: od dzieciństwa chodzić we fraku, wyrosnąć na zupie z ogonów wołowych i po pierwszym wypalonym cygarze hawańskim zachorować na... spleen! Ach, ale to wszystko są marzenia — nie jest mi danem zamiast chlebkami żyć samemi pochlebkami!

Owóż był sobie pewien wielki hrabia. Niemiecki. Ten — po pierwszym cygarze, miast dostać spleenu zrobił genjalny wynalazek: wynalazł sobie. Tak go radość z powodu tego wynalazku rozparła i nadęła, że Kaiser nadał mu nazwisko Zeppelin. Była w tem pewna złośliwość, ale się na niej nasz hrabia nie poznał.

Przejął się swoją misją i z zapałem zaczął siebie budować. Robota była żmudna, ale wdzieczna. Zbudowany był nietylko sam hrabia, ale i Kaiser i cały naród niemiecki. Hrabia latał sobie z powodzeniem, a jego wielkie cielsko, kształtu cygara, budziło powszechny zachwyt.

A jak wszedł w modę Atlantyk, począł się Zeppelin na nowo nadymać. Jego mocne pruskie żebra

aż trzeszczały pod naporem gazów, które mocno zawróciły mu w głowie. Wreszcie hrabia Zeppelin poleciał.

Jak to tam było nad tym Atlantykiem — różnie o tem różni mówią. Ale wszystkiego w każdym razie ukryć się nie dało. Dowiedzieliśmy się z gazet, że nad morzem panowała burza i że przyprawiła ona hrabiego o morską chorobę. Kurjery Poznańskie piszą, że hrabia kilkakrotnie stawał sztorcem. Biedny hrabia — tyle w życiu połknął ostryg, a jednak morza nie zniósł i zachorował na ostrygę.

Miotało hrabią na wszystkie boki, nadymał się jak mógł, ale przesadził. Hrabia pękł. Jak wiemy — otwór wynosił 600 metrów kwadratowych.

Pęknięty, skołatany hrabia z niewłaściwej strony wleciał do Ameryki. Gazety pisały, że sam prezydent Stanów wyszedł na balkon i pokiwał głową. Tysiące ludzi zrobiło to samo. I tak oto nasz nadęty hrabia został wykiwany.

Jest bajeczka „Wół i żaba".

Daleko jeszcze hrabiemu Zeppelinowi do wołu.

(Wczoraj i dziś).

W wieku dwudziestym, epoce żelaza, epoce pracy wytężającej do ostateczności, naciągającej aż do zerwania ścięgna i mięśnie, wieku szybkości — anachronizmem stały się „aleje topól", „stawy cicho drzemiące". — Pierwszą rolę w życiu zaczynają grać rojne, zgiełkliwe, dymami zasnute miasta. Człowiek — zdawałoby się — wyzbył się zupełnie słońca, wiatru, poezji. Od szarego mroku rannego, do zmierzchu, nacentkowanego tysiącem lamp łukowych biega po dnie zadymionych szczelin — ulic. Kolor popielaty zaczyna dominować; błękitu niema na lekarstwo.

Wtem powstaje lot. Jest wiekiem dwudziestym, bo posiada ten sam rym, to samo tętno pośpiechu. Ale okazuje się, że maszyna, duma, a jednak i nieszczęście człowieka potrafi nie tylko ssać zeń soki i trzymać w dusznych półmrocznych halach.

Potrafi także zanieść go ponad dymy i stęchliznę oddechu.

Maszyna, która była klęską człowieka, stała się jego wybawieniem. Oddała mu z nawiązką to, co mu skradła: słońce, wiatr, barwę. — Oddała mu poezję.

Jur.

(Młodzież lata).

W niedzielę 14 b. m. urządziła Liga Obrony Powietrznej Państwa pasażerskie loty propagandowe. Impreza ta, pomijając to, że była świetnym pomysłem i znakomicie się udała — nasunęła parę spostrzeżeń i uwag. Nasze lotnictwo cywilne, biorąc pod uwagę ilość pasażerów, stoi pod tym względem bardzo nisko. A przecież frekwencja linij stoi w stosunku wprost proporcjonalnym do rozwoju tegoż lotnictwa, a w odwrotnym do ceny biletu. Im więcej ludzi lata, tem sprawniejsza jest komunikacja, tem wygodniejsze urządzenia techniczne lotnisk i tem niższa cena biletu.

I właśnie w niedzielę na Ławicy rzucała się w oczy przewaga młodzieży wśród latających. A za kilka czy kilkanaście lat młodzież ta przyjdzie do głosu — stanie się społeczeństwem. I pamiętając swój pierwszy lot, a wiedząc o szybkości i wygodzie powietrznej komunikacji — zacznie latać. Ruch pasażerski zdziesięciokrotni, zestokrotni się.

I wtedy dopiero staniemy się naprawdę potęgą.

Jur.

MAKSYMILJAN CHARNAS.

W sprawie zasadniczej.

Sprawa poruszonych niżej znaczków i legitymacyj członków LOPP wydaje się na pozór błachą i niezasługującą na obszerniejsze omawianie, lecz uważam, że w dobrze i umiejętnie prowadzonej organizacji, każdy nawet drobny szczegół posiada znaczenie, świadcząc o zwartości i jednolitości danej organizacji. Wiadomą jest rzeczą, że każda organizacja społeczna posiada odznakę członkowską oraz legitymację, gdyż w ten sposób uwidacznia się przynależność do danej organizacji. Otóż tak potężna i silna instytucja społeczna, jak Liga O. P. P. nie postarała się dotychczas o odznaki dla członków i legitymacje odpowiednio wykonane i odpowiadające swemu celowi. Główny Zarząd LOPP wydał w swoim czasie różne odznaki Ligowe, lecz służyły one przeważnie propagandzie w czasie tygodni lotniczych i różnych imprez, więc nie można ich nazwać właściwemi odznakami Ligi. Odznaki te mogą nosić wszyscy — a sądzę, że prawo noszenia odznak członkowskich, przypada wyłącznie stałym członkom Ligi. Z legitymacją rzecz ma się tak, że prawie każde województwo wydaje je swoim członkom, co właściwie nie jest w porządku, gdyż tak legitymacje jak i odznaki członkowskie, jednolite, powinny być wydawane przez Główny Zarząd w Warszawie. W roku ubiegłym postarał się Główny Zarząd wreszcie o legitymacje i rozesłał je poszczególnem województwom; niestety ten szeroki gest wydał w rezultacie niefortunne wyniki: mimo bardzo znacznych kosztów nakładu i wykonania, legitymacje te wypadły więcej jak marnie i nie odpowiadają celowi. Przedewszystkiem nietrwałe i papier tak lichy, że nawet pół roku nie wytrzyma; treść jest nie jasna tak że nie wiadomo o co chodzi, czy o Wojewódzki Komitet czy też Powiatowy, no i miejsca brak, by zapełnić potrzebne w nich rubryki. Jednem słowem legitymacja ta wypadła niżej krytyki, tak że nie podobno jej używać, a nawet członkowie wstydzą się przyznać, że legitymacja ta wydana została przez Zarząd Główny w Warszawie. Zdawałoby się, że Główny Zarząd powinien chyba najlepiej zdawać sobie sprawę z doniosłości akcji propagandowej i rozumieć, że w akcji tej najmniejszy atut odgrywa pewną rolę, a więc i estetycznie wykonana legitymacja może się stać dobrym czynnikiem propagandowym, jeżeli ma jakąś wartość. Obecnie używane nie przynoszą zaszczytu ani projektowi, ani jego wykonaniu. Podobno Główny Za-

rząd ma wydać nowe legitymacje w roku przyszłym. Oby z szczęśliwszym jak dotąd rezultatem i z uwzględnieniem wymagań Komitetów Wojewódzkich; gdyż jeżeli znów pracę tę powierzy Zarząd Główny nieudolnemu wykonawcy, nowe wydanie legitymacyj nie zadowolni ogółu członków. Nie wiem kto głos zabierze w sprawie tych odznak i legitymacyj, ale może i w tym wypadku ingerencje Szan. Kom. Redakcyjnego Lotu Polskiego rozstrzygną tę na pozór błahą kwestję? Każda sprawa, jeśli się ją spełni bez myśli przewodniej, bez ujęcia całości, traci na wartości. O tem powinno się wiedzieć, gdy się ujmuje ster, tak doniosłej i silnej organizacji jak LOPP. Lecz prawda ta zdaje się nie przenikać do umysłów Komitetu Redakcyjnego „Lotu Polskiego", którego działalność częstokroć stoi w sprzeczności z postulatami LOPP. Jaka to szkoda, że artykułu niniejszego nie mogę posłać do „Lotu Polskiego", gdyż obawiam się by powyższe uwagi znów nie przebrzmiały bez echa, a artykuł nie podzielił losu innych, to znaczy nie utknął w koszu redakcyjnym; jest bowiem stałą zasadą redaktorów „Lotu Polskiego" nie dopuszczać do głosu, w sprawach dotyczących lotnictwa choćby najbardziej kompetentnych czynników, a już ostracyzm ten bezwzględnie stosuje się do sfer kulturalnych na Górnym Śląsku, którym odmawia się wszelkiej wolności i prawa mieszania się do spraw LOPP. O tej metodzie przekonaliśmy się niejednokrotnie, doświadczywszy jej na własnej skórze.

M. G.

Śledź morski o lotniczym zbytku

Włosy na głowie dęba stają, gdy się człowiek natknie czasem na prawdziwą głupotę. Głupi, czy o drogę pyta?

Kto? **Illustrowany Kurjer Codzienny...**

Dlaczego? Proszę przeczytać w Nr. 284 z dnia 13 października b. r. **artykuł wstępny. Tytuł: „Lotniczy zbytek i żeglarska konieczność". Podpis: J. G.**

Kto to jest p. J. G.? Jak utrzymuje redakcja Il. Kur. Codz., — **„jeden ze znawców** spraw morskich i naszej marynarki". Należy tylko przyklasnąć, że już tylu mamy znawców marynarki, którzy **nawet pisać potrafją** o jej koniecznościach. Ale dlaczego znawcy marynarki i majtków zabierają głos w sprawach lotniczych? Kto ich do tego upoważnił? Czy „Kurjerek" z Pałacu Prasy? Nie! „Kurjerek" zapewne **nie poznał się albo na... zupełnej ignorancji p. J. G.,** albo... **na wyraźnej złej woli** tego pana, albo też... nie poznał oblicza **podejrzanego ducha, osłaniającego swemi plecami autora** „artykułu wstępnego".

Wspomniany artykuł **nie zasługiwałby zupełnie** na to, abyśmy zadawali się z nim w dyskusję, gdyby nie **poczytność** krakowskiego pisma. A w każdym razie nie zasługuje ów artykuł na zbrojenie się w cały, tak obfity, arsenał argumentów! Panu J. G. należy się jedynie **zasłużona odprawa!**

Sens moralny (raczej niemoralny!) inkryminowanego artykułu jest taki: **„Stwórzmy centralę, jednolitą władzę morską: Podsekretarjat Marynarki. Na ministerstwo lotnictwa jeszcze czas!"**

Sprawa postawiona została na płaszczyźnie myślowej chłopca z **klasy wstępnej.** Panu J. G. ani przez chwilę nie zaświtało w głowie — że podsekretarjat marynarki **stworzyć można niezależnie od Ministerstwa Lotnictwa,** równolegle i równocześnie z niem. Pan J. G. wyobraża sobie, że — albo jedno, albo drugie. Zamiast wprost propagować słuszną potrzebę naczelnej władzy morskiej — zwalcza się w sposób ironiczny i uszczypliwy (też sposób!) projekt — tak dawno już pomyślany! — stworzenia Podsekretarjatu Stanu dla Spraw Lotnictwa. Z ciasnym horyzontem myślowym doprawdy trudno polemizować!

Posłuchajmy, jak p. J. G. tłumaczy „faworyzowanie" lotnictwa:

„Lotnictwo jest oczywiście bardziej modne i dlatego pomyślano o niem najpierw. Władze naczelne naszego lotnictwa wojskowego, złożone z ludzi bardzo energicznych i młodych prą w niepowstrzymanym pędzie naprzód. A że piorunujący rozwój lotnictwa i jego niezaprzeczenie bogata i wielka przyszłość sprawiają, że społeczeństwo łatwo entuzjazmuje się tą sprawą i łatwo potrzeby jej rozumie — nic tedy dziwnego, że pomyślano jedynie o lotnictwie, zapominając o skromnym i biednym kopciuszku".

„Bo kopciuszek nie jest efektowny. Nie ustanawia podniebnych rekordów. **Nie skacze z wysokości 4000 metrów".**

„Czy nasi sympatyczni lotnicy nie idą w swych żądaniach za daleko. W powietrzu każda chwila zastanowienia grozi zgubą. Na ziemi przeciwnie — zgubą grozi brak zastanowienia. Stosować tempo samolotowe do spraw ziemskich nie zawsze jest dobrze".

O tak, panie J. G.! Doprawdy „brak zastanowienia" zgubą grozi! Radzimy liczyć się z tem!

Dalej rozpisuje się nasz sympatyczny pan J. G. obszernie o złej organizacji **skrzynek do poczty lotniczej,** która to sprawa ma z lotnictwem tyle wspólnego, co panu J. G. z „zastanowieniem". A potem czytamy taki „kawałek":

„Co się tyczy drugiej dziedziny: komunikacji, to nawet gdyby rozwijała się w tempie znacznie od dotychczasowego szybszem, to jednakże nie osiągnie w najbliższych latach jeszcze takiego rozwoju, by usprawiedliwiała utworzenie specjalnego ministerstwa. **Mimo szalonego rozwoju lotnictwa, nikt na razie nie marzy o tem, żeby samolotami wozić węgiel, czy żelazo.** Wozić będziemy jedynie pasażerów. A dla tych dobrze prowadzony departament w ministerstwie komunikacji (bo inaczej pocóż ta nazwa?), zupełnie wystarczy.

Wręcz przeciwnie dzieje się z marynarką. Departament morski, jako część składowa M. S. Wojskowych należycie rozwijać się nie może. **„Szczur lądowy", choćby i najszlachetniejszy, nie zawsze potrafi zrozumieć żeglarza".**

Słowami temi udowodnił pan J. G. niezbicie, że **„śledź morski" nie rozumie lotniczego orła!**

A więc chodzi o węgiel i żelazo? Faktycznie, na ten pomysł jeszcześmy nie wpadli! Powinno się stanowczo skasować w Ministerstwie Poczt i Telegrafów **wydział radjowy** — bo przecież nie można **nadać na żadnej fali... żelaza i węgla!** Byłoby to zupełnie **logiczne.**

Trzeba, żeby się pan J. G. dowiedział w przyszłości, że **kwestja komunikacji lotniczej w Polsce — to nietylko sprawa pasażerów — że to walka o wpływy międzynarodowe,** że to sprawa prestige'u Państwa! Trzeba, żeby mu kto wytłumaczył, że **istnieją inne jeszcze, pierwszorzędnej wagi, zagadnienia:** szkolnictwo lotnicze, trening pilotów rezerwy, szkoły mechaników lotniczych, polityka wielkich rajdów, kluby lotnicze i lotnictwo prywatne... I tyle innych, nie cierpiących zwłoki, konieczności!..

By pisać o lotnictwie — trzeba o niem **choć cośkolwiek wiedzieć,** cośkolwiek więcej, niż o skrzynkach pocztowych i... skokach z 4000 metrów!...

Mniej akrobatyki, panie J. G.! Więcej „zastanowienie" — i więcej... **wiadomości elementarnych!**

MAKSYMILJAN CHARNAS.

W trosce o przyszłość pokoleń.

Naród nasz żył przez półtora wieku blisko jedną wyłącznie ideą — ideą wyzwolenia, a gdy ta stała się rzeczywistością zżyliśmy się z nią do tego stopnia, że zatraciliśmy niemal poczucie przeżytej wielkiej chwili dziejowej. Może i lepiej że tak się stało. Rzeczywistość i jej wymagania wołają na nas wielkim głosem, każą nam stać na twardym gruncie realnym, głosząc nakaz pracy żmudnej, twardej, wykuwającej przyszłość. W tej przyszłości największą rolę odegra młodzież, aby zaszczepić w dusze młodzieży naszej rozumnie pojętą miłość ojczyzny i patrjotyzm, które uzdrowią te dusze od ogólnego dziś obniżenia uczuć etycznych, i dozwolą jej stać niezłomnie na gruncie poczucia obowiązków obywatelskich i ich konieczności. Musimy wyplenić zgubne nałogi i popędy, a wówczas dopiero w zespoleniu serc i umysłów polskiej młodzieży będziemy silni i zwarci, odporni na wszelkie burze i przeciwności. Jak bardzo potrzeba takiego odrodzenia pojął to szlachetny myśliciel i pacyfista niemiecki Förster którego w Niemczech nie szczędzą za jego pacyfistyczne przekonania, tak że zmuszony jest przebywać stale w Szwajcarji, stwierdził że w tym ruchu odrodzeniowym, młodzież katolicka góruje gorącością uczuć i przekonań nad protestancką. Ruch ten zapoczątkowany jeszcze przed wojną wzmocnił się znacznie i ożywił po wojnie. Jak głębokie zapuścił już w duszach młodzieńczych korzenie świadczy fakt, że gdy pismo katolickie „Junge Menschen" w poczuciu wielkiej zbrodni Niemiec dokonanej na Francji, wezwało młodzież niemiecką do składek dla młodzieży francuskiej, jako odszkodowanie za poczynione we Francji zniszczenia, katolicka młodzież niemiecka masowo wówczas ofiarowała na ten cel szlachetny wszystkie swe oszczędności i cenniejsze przedmioty. Gest piękny, świadczący, że i w tem państwie buty i nienawiści, duży odłam społeczeństwa wyznaje inne chrześcijańskie zasady. Rozpisując się o tej propagandzie w Niemczech, zainicjowanej przez szlachetnego człowieka radbym zachęcić i nasze czynniki wychowawcze do podobnej akcji. Codzienne objawy demoralizacji wśród młodzieży naszej zmuszają do poważnych refleksyj. Jeżeli zło i deprawacja dalsze czynić będą postępy, jakaż będzie przyszłość narodu? Ideałem dzisiejszej młodzieży, to rozpasanie zmysłów. Rozpasanie niestety, objęło już i niedorosłą młodzież, wyrostków i nieletnie dziewczęta. Rozpowszechnienie kin to jeden z głównych czynników demoralizacji młodzieży, czytając sensacyjne tytuły, obrazów podniecających zmysłowość, czyż dziwić się można że ta żywa pornografja deprawuje duszę, siejąc w niej jad przedwczesnej zgnilizny; drugim czynnikiem zgorszenia to prasa; weźmy dla przykładu sprawozdania z procesu marjawickiego w Płocku. Gdy się widzi tak groźne objawy, strach bierze i szuka się ratunku. Rodziny i wychowacy powinni wskazać powierzonej sobie młodzieży wyższe ideały i cele w życiu, naprzykład miłowanie lotnictwa i zainteresowanie niem szerokich kół młodzieży. Zadania lotnictwa tak doniosłe pod względem ekonomicznym, gospodarczym i komunikacyjnym w czasie pokoju, nie mówiąc już w czasie wojny, nie są dostatecznie znane naszej młodzieży. Należy ją przygotować do roli którą w lotnictwie spełnić powinna. Dla umożliwienia tej akcji należałoby wezwać młodzież z całej Polski do gremjalnego zrzeszenia się i tworzenia Kół Ligi jak to już uczyniła młodzież śląska. Wskazanie młodzieży tych ideałów, jedyna to droga do uzdrowienia jej chorej duszy. Poza gronem nauczycielskiem, inicjatywa w tym kierunku wyjść powinna z ministerstwa Wyznań i Oświecenia Publicznego. Polecić mianowicie kuratorjum organizację Kół Ligi O. P. P. Z chwilą gdy akcja ta ujęta i poparta przez czynniki rządowe wejdzie w życie, można być pewnym pomyślnego wyniku, gdyż młodzież naogół żywo interesuje się lotnictwem. Z tem jednak zwlekać nie można. Niebezpieczeństwo coraz groźniejsze, zaraza zgorszenia obejmuje coraz szersze kręgi, niedawno jeden z dzienników krakowskich podał do wiadomości ogółu gorszące sceny schadzek jakich widownią jest park Dr. Jordana w Krakowie. Tu już wkroczyć powinna ingerencja rodziców, gdyż chodzi o młodzież gimnazjalną płci obojga. Niestety jednak apel do rodziców nie znajduje oddźwięku w ogólnem rozprężeniu autorytetu rodzicielskiego i życia rodzinnego. Fakt który niedawno miał miejsce w Katowicach, gdzie wizytator żąda by nauczycielka przeprosiła publicznie, ukaranego za niesforne zachowanie się, jego syna, wywołał w kołach nauczycielskich powszechne i słuszne oburzenie. Ilustruje on wymownie stosunki w tamtejszem szkolnictwie. Są to fakta oderwane, niemniej dające dużo do myślenia. Dowodzą bowiem zupełnego pomieszania pojęć tak u wychowawców, jak i u młodzieży. Wskażmy młodzieży szlaki wiodące ku przyszłości a z pewnością podążą za niemi. Z jednej

strony miłość tej przeszłości i świetlanych w niej postaci, z drugiej rzeczywistość i ukochanie lotnictwa, oto drogowskazy, które w wychowaniu młodzieży pierwsze powinny zająć miejsce. W ten sposób stworzymy pokolenie fizycznie i moralnie zdrowe i na niem oprzeć będziemy mogli przyszłość narodu. Wielki nasz poeta wyraził to w pięknym wierszu, mówiąc, że „młodzież taką jest rzeźbiarką, co wykuwa żywot cały, gdy przeminie sama szparko, cios jej dłuta długotrwały".

MAKSYMILJAN CHARNAS.

Wrzenie pacyfistycznej prasy

skutkiem „polskich zbrojeń".

Obserwując bieg wypadków w Polsce niepodległej, zauważyć musimy usilne dążenia do stałego zabezpieczenia naszych granic. Istniejące w społeczeństwie poczucie patrjotyczne, domaga się bezwzględnie nienaruszalności granic naszych, która to kwestja jest ustawiczną bolączką naszych litewsko-niemieckich sąsiadów. Z okazji wygłoszonego w czasie „Tygodnia Lotniczego" w Katowicach odczytu przez prezesa Dyrekcji Kolejowej p. Inż. Dobrzyckiego, zawarzało w prasie niemieckiej, zwłaszcza poczytny dziennik berliński „Tageblatt" uderzył na alarm, rozpisując się szeroko o odczycie prezesa Dobrzyckiego. Niepokoi go, rzekomo wojowniczy ton skierowany przeciwko Niemcom i wezwanie społeczeństwa polskiego do organizowania floty lotniczej, by w razie wojny chemicznej móc obronić ludność cywilną jako najwięcej narażoną na działanie gazów. Trudno zrozumieć doprawdy święte oburzenie „Tageblatty" wobec świeżej uchwały Niemiec przystąpienia do budowy olbrzymiego pancernika wojennego i to właśnie w chwili gdy wraz z innemi narodami zaakceptowały i podpisały pakt „Kelloga". Jak natomiast w rzeczywistości wygląda rozbrojenie w Niemczech, okazało się w świetle wspaniałej mowy ministra Brianda, który stanowczo i dobitnie napiętnował zbrojenia Niemiec kryjące się pod skórą niewinnego baranka, jaką przybiera na siebie znana krzyżacka obłuda. Przetrwała ona wieki, i dziś przy lada sposobności występuje.

Lotnictwo jako najpotężniejszy składnik sił zbrojnych, zdobywające stale coraz większe znaczenie w świecie w miarę postępu techniki, zajmuje równocześnie bardzo poważne miejsce w wielkim problemie rozbrojenia świata; a to powszechne rozbrojenie, realizacja myśli pokoju i humanitaryzmu, stanowi od czasu zakończenia wielkiej wojny jedno z najważniejszych zagadnień polityki światowej, jeden z zasadniczych celów istnienia Ligi Narodów. Dzień w którym delegaci wszystkich państw podpisali uroczysty pakt pokoju, potępiający zatargi między narodami i stawiający wojnę „poza prawem" pozostanie w dziejach świata cennym dokumentem prac i wysiłków ludzi dobrej woli. Wielu, nie przypisuje temu paktowi tak doniosłego znaczenia, niemniej wierzyć trzeba, że każda myśl szlachetna zakiełkowawszy w sumieniach ludzkich, musi wywrzeć wpływ dodatni. Poruszyć sumieniem świata, oto tego paktu najtrudniejsze może zadanie, gdyż jest to problem moralny opierający się na tych niedostrzegalnych strunach duszy, w których budzi się wstręt do złego; a czyż wojna nie jest największem złem! Prawdziwa jak mówi poeta „zawieruch sumień" w której trudno odnaleźć własną duszę. Polska przy każdej sposobności zaznacza najdobitniej swoje stanowisko pokojowe i chęć zgody z ościennemi państwami. Rozwojem jednak i potęgą swego lotnictwa musi doścignąć inne narody — boć przecież nie może pozostać w tyle poza innemi. Awiatyka to potężny środek komunikacyjny i cywilizacyjny. Po opanowaniu przestworzy powietrznych otworzą się niedostępne dotychczas drogi światowe, dojdzie do niebywałego rozkwitu, staniemy się dosłownie panami świata. Niezrozumiała irytacja korespondenta katowickiego wywołana Tygodniem Lotniczym i rozwiniętą w nim akcją propagandową. Wszak nietylko Polska, lecz wszystkie państwa mają swoje floty lotnicze, a już najwięcej przedsiębiorczości rozwijają w tym kierunku Niemcy. Odczyt w „Tygodniu Lotniczym" to moment podburzający, jak sądzi autor artykułu „Berliner Tageblattu"; tymczasem odczyt ten wskazując na konieczność obrony przeciwgazowej, świetnie zobrazował niebezpieczeństwa wojny chemicznej, oraz pouczył o środkach obronnych przeciw gazom trującym. Jak widzimy, odczyt powyższy silne wywarł wrażenie nietylko na licznie zebranej publiczności, lecz echo jego odbiło się aż w prasie niemieckiej, gdzie został złośliwie komentowany. Nie zawierał on treści podburzającej przeciwko Niemcom, jak tego dowieść chciał artykuł korespondenta katowickiego, lecz opierał się ściśle na temacie „O lotnictwie, jego potrzebach, zamierzeniach i celach". Wiele dziś składamy na psychozę powojenną i jej głównie przypisujemy rozmaite smutne objawy dzisiejszej epoki, jak obniżenie pojęć moralnych, zatracenie granicy między złem i dobrem, a szczególnie w Niemczech.

Pokolenie wyrosłe na fałszu i kłamstwie historycznym, nie jest zdolne do sądów bezstronnych, mając ciasny i spaczony widnokrąg wrodzonych pojęć. Hasłem przewodniem nacjonalistycznych „Kół niemieckich“, to powetowanie wyrządzonych im rzekomo krzywd. Polska mimo szczerego pragnienia pokoju, nie pozwoli wydrzeć sobie ani piędzi ziemi polskiej. Naród, który jak żaden inny na świecie ma ciągle „Głód wielkiej idei“ nie odstąpi od niej, a jest nią wstręt przed fałszem i wyznawanie prawdy absolutnej. Na tle dzisiejszego kłamstwa i obłudy, posiada odwagę głosić sprawiedliwość i w imię sprawiedliwości nie może dopuścić do nowej zbrodni, jaką było ukrócenie granic Polski. Z tem się muszą pogodzić ci, którzy dybią na ciężko okupioną wolność, chcąc wymusić na mężach stanu obradujących w Genewie, uznanie ich urojonych pretensyj. Lecz jak już wyżej wspomniałem mowa Brianda na tegorocznem zgromadzeniu „Ligi Narodów“, to stanowcza odprawa dla Niemców, odprawa która wobec całego świata okazała ich obłudę na tle pięknych frazesów i bezzasadność ich żądań. Do takich gołosłownych twierdzeń zaliczam też i artykuł „Berliner Tageblattu“, który taką wywołał wrzawę w prasie niemieckiej.

—

Rozwój automobilizmu.

Według statystyki Wydziału Automobilowego Departamentu Handlu w Stanach Zjednoczonych na 1 stycznie 1928, liczba samochodów, krążących po kuli ziemskiej wynosiła 29.687.499, podczas gdy na 1 stycznie r. ub. ogólna liczba samochodów wynosiła 27.594.209. Stanowi to wzrost 2.093.290 wozów w ciągu roku, czyli 7,6%. Poza Stanami Zjednoczonemi różne kraje nabyły w ciągu roku 968.441 samochodów.

Biorąc przeciętnie, na 1 samochód przypada 64 mieszkańców kuli ziemskiej. Jeżeli wyłączymy Stany Zjednoczone, to wówczas 1 samochód przypadnie na 227 mieszkańców. Dwoma antypodami w świecie automobilowym są Stany Zjednoczone i Etjopa. Jak wiadomo, w Stanach Zjednoczonych 1 samochód przypada na 5 mieszkańców, podczas gdy Etjopa posiada zaledwie 109 samochodów na 10.000.000 mieszkańców, czyli 1 samochód na 91.743 osoby.

Dane Departamentu Handlu Stanów Zjednoczonych wskazują, że rejestracja wozów ciężarowych wzrasta szybciej niż wozów osobowych. Pozatem, zastosowanie samochodów do celów komercjalnych jest dość duże. Naprzykład Brazylja liczy 57.000 prywatnych samochodów osobowych i 38.000 taksówek, oraz innych wozów użytkowych.

Badania, przeprowadzone w dziedzinie automobilowej przez Rząd Stanów Zjednoczonych, wskazują, że samochód znajduje coraz większe zastosowanie w coraz to większej liczbie krajów, albowiem narody, stojące nawet na najniższym szczeblu cywilizacji współczesnej, przekonują się bardzo szybko o praktycznej i ekonomicznej wartości samochodu, jako środka przewozowego.

By przekonać się o niezwykle szybkim rozwoju automobilizmu na całym świecie, wystarczy zwrócić uwagę na rozwój montażowych fabryk samochodowych General Motors. Pierwsza montażowa fabryka General Motors została otwarta w Kopenhadze w roku 1924. Dzisiaj takich fabryk, rozsianych po całym świecie istnieje 23. Fabryka warszawska General Motors jest 22-gą z kolei, 23-cia została otwarta w lipcu r. b. w Bombaju.

Na 1 lipca 1928 roku liczba pracowników w General Motors wynosiła 209,423, podczas gdy 1 czerwca tegoż roku ogólna liczba pracowników wynosiła 208,228. W porównaniu z rokiem ubiegłym wzrost wynosi 19,411 pracowników.

American Road Builders'Association (Amerykańskie T-wo Konstruktorów Drogowych) stwierdziło, że przeciętna długość życia wozów motorowych wzrosła o 14 procent. Jest to rezultat polepszenia stanu dróg.

W roku 1927 poszło na szmelc 1,825,581 samochodów, co stanowi 12,05% zarejestrowanych wozów. Jeśli stosunek ten utrzyma się, to wszystkie samochody, będące obecnie w użyciu, zostaną zastąpione nowemi w ciągu 8 lat 3 miesięcy. Przeciętna długość życia samochodu została ustalona na lat 7.

Z okazji 25-lecia Buicka, General Motors Corporation wypuściła na rynek model jubileuszowy. Nowy Buick jest ostatnim wyrazem techniki i estetylki. Rezultaty 25-letnich doświadczeń znalazły swój wyraz w nowym modelu, tak w konstrukcji motoru, jak również i w linjach karoserji. Zmiany te jednak zostały wprowadzone w tak genjalny sposób, że charakterystyczne cechy Buicka zostały niezmienione — przeciwnie, zmiany te charakterystyczne cechy Buicka jeszcze bardziej podkreśliły.

Jubileuszowy model Buicka na rynku polskim ukaże się już niebawem.

17 fabryk, prowadzonych przez Departament Eksportu General Motors poza granicami Stanów Zjednoczonych, montuje tylko wozy osobowe i ciężarowe marki Chevrolet. Sześć takich fabryk znajduje się w Australji, pięć w Europie; trzy w Południowej Ameryce i po jednej w Południowej Afryce, w Porcie Elżbiety, na Nowej Zelandji, w Welington, w Aleksandrji, Batawji i Osaka. Ośm fabryk Chevrolet prowadzonych jest w Stanach Zjednoczonych i Kanadzie. Ogólna liczba fabryk, produkujących wozy marki Chevrolet, wynosi 25.

Gdyby amerykański przemysł samochodowy wyzyskał całkowicie całą swą zdolność produkcyjną, to mógłby rocznie produkować nie 4 miljony wozów, a 11.000.000, z której to liczby mógłby sprzedać zaledwie jedną trzecią.

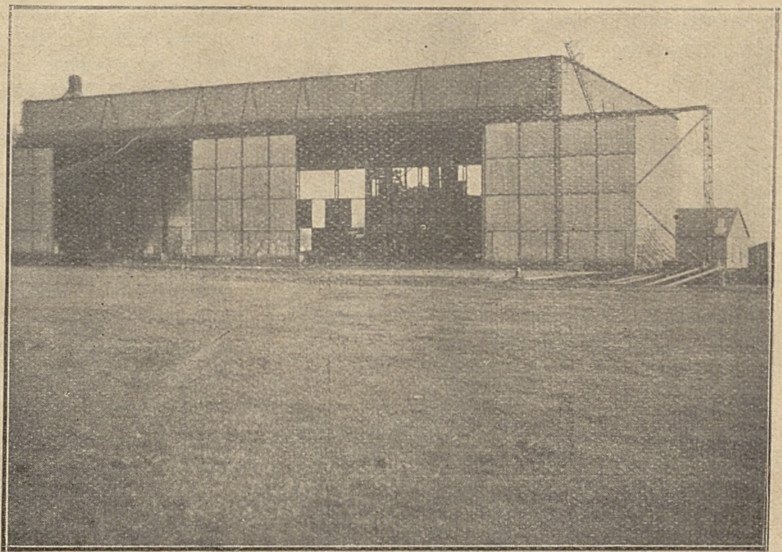
Ogólna ilość mil, przebytych rocznie przez autobusy w Stanach Zjednoczonych wynosi 2.002.000.000

Ilość rodzin w Ameryce, posiadających więcej niż jeden samochód, wynosi więcej niż 3 miljony.

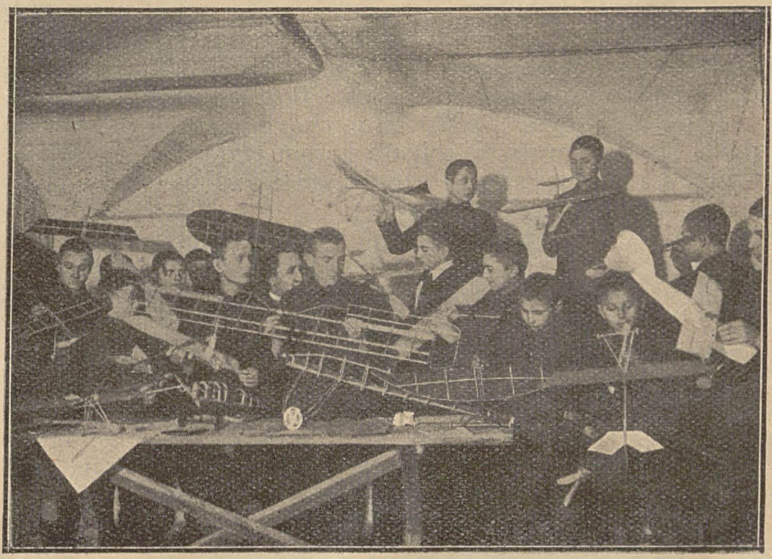
Prace Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Wilnie.



Grupa uczni kursu pomocników mechaników lotniczych przy samolocie Komitetu



Hangar na lotnisku Porubanku pod Wilnem w czasie przebudowy.



Stolarnia Komitetu Wojewódzkiego Wileńskiego L. O. P. P.

STANISŁAW MICHAŁ GRABOWSKI.

Liljowce atmosfery. (Z cyklu „Na odskoczni XX wieku").

III.

Na przestrzeni całego globu — od fiordów Skandynawji do Captowne,u czy Melbrunu, od Alaski do Ziemi Ognistej — nie było niewątpliwie człowieka, któryby choć przez chwilę ośmilił się twierdzić, że czyn Jakóba Petri nie jest wydarzeniem epokowem. Zdawało się nie ulegać najmniejszej wątpliwości, że genjusz wynalazcy XX wieku w chwili startu z lotniska brukselskiego stanął u kresu swych zawrotnych postępów. Cud radja i cud telewizji musiały wobec dzieła myśli Petriego zblednąć. Na tym punkcie zgodziły się opinje wszelkich narodowości i krajów. Rząd polski wystosował na ręce poselstwa królewsko-belgijskiego pismo, w którem hołd składał genjuszowi i poświęceniu dla nauki „najwybitniejszego przedstawiciela wiedzy, najgodniejszego miana następcy Kopernika".

Oddawna już myśl ludzką zaprzątały fantastyczne ujarzmienia międzyplanetarnych dróg. Astronomja dostarczyła poetom niewyczerpanego bogactwa tematów, które, zrealizowane w formie belestrycznej albo pseudo-naukowej, nie pretendowały nigdy do stempla naukowej powagi.

Lecz półwiecze stulecia XX tyle utopijnych fantazyj wprowadziło w treść codziennego życia człowieka, w zakres jego nieodzownych potrzeb materjalnych i duchowych, tyle fantazyj śmiałych skrystaliło w realne formy rzeczywistości w ramach trzechwymiarowości, aż w logicznym wyniku owych transformacyj zatracił śmieszność „poezji" wysiłek techniki, zmierzający do przekroczenia granic ziemskiej atmosfery. Na owej najodleglejszej naturalnej granicy globalnej paść miały niewidoczne — nieuchwytne słupy, umocowane ręką Tajemnicy.

Czyż istnieje bowiem i czemże jest niemożliwość? Czyż nie jest ona pojęciem ze wszech miar względnem? Niemożliwością jest dla człowieka wszystko to, ku czemu drogi jeszcze myśl ludzka nie przeszła. Ale skoro się idzie już po owej drodze — niemożliwość ttopnieje, aż wreszcie ginie bezpowrotnie. I tak zginie wszelka niemożliwość, prócz możliwości Boskich.

By posiąść torpedę międzyplanetarną — musiała ludzkość stworzyć topór kamienny, koło, łódź, farby... Musiała stworzyć bogów na Olimpie i musiała ich później obalić... Musiała wydać Nerona i Atyllę... Musiała wznosić miasta i wsie budować, aby w nich światło ujrzeli i Gutenberg i Newton — i Galileusz — i Marconi...

Trzeba było miljardów trumień i pól olbrzymich cmentarzy — by w jakiejś małej flamandzkiej wioseczynie do szkoły powszechnej przyjęto chłopca w drewnianych sabotach — Jakóba Petri!

Trzeba było, by uczniak z trzeciej klasy gimnazjalnej w Gandawie, ten sam Jakób, na strychu kamienicy, w mroku i kurzu, natknął się na arkusz starej, pożółkłej gazety z przed lat kilkunastu i by, z nudów bezwartościową kronikę czytając, dowiedział się o nieudanych próbach z rakietowem autem.

Dziwną jest logika wydarzeń: pierwszy model torpedy Petriego ukończyły zręczne palce młodego konstruktora owego pamiętnego dnia, gdy na drugiej półkuli — w Ontario — zaginął bez śladu, bez wieści pilot Harry Webb.

Od tej chwili wypadki biec poczęły w tempie przyśpieszonem. Ludzie i aparaty lotnicze „dezertowały w Nirwanej". Wiemy o tem. Szerzył się popłoch. Radzono. Zwoływano kongresy naukowe. Dziesiątki ludzi, pochylonych nad tomami ksiąg, nad szkliwem retort i metalem maszyn, wysilało myśl swą we dnie i nocy w ciszy naukowych sanktuarjów. A ołów linotypów przetapiał się w sążniste kolumny rozpraw, biuletynów, sprawozdań.

I tylko dwie pracownie nie dorzucały swego głosu do panującego w świecie powag zgiełku. Drzwi — nieotwierane na dzwonki natarczywych reporterów, zaproszenia i ankiety — rzucane do pieca, zdawały sie odgradzać te dwa warsztaty pracy od świata zainteresowań opinji publicznej. Jedynie, często — codzień niemal — komunikowały się między sobą. Między Brukselą i Brugją prowadzono ożywioną korespondencję. Rzecz zabawna — miłosną! Dwoje ludzi, odgrodzonych od świata, od roku widujących się niezmiernie rzadko, snuło w listach nić naiwnego romansu. W listach krótkich, o stylu prawie telegraficznem, przeplatano sentyment... wzorami chemicznemi, pierwiastkami albo wykresami. Może w tych znakach matematycznych znalazła miłość — najsilniejszą spójnię?

Czasem śmiały się listy:

„Marja van Loodtt. Brugja. Czytałaś sprawozdanie z Rzymu? Prof. Z. powiedział — „należy do pracy nad rozwiązaniem tajemniczych katastrof pozyskać Petriego. Nieobywatelskiem jest również stanowisko panny Loodtt". Dobry kawał, co? Zdaje się, że moja rakieta wybije im z głowy absurdalność „dezercji w Nirwanę"! A co do Ciebie — racja! Przyłącz się do ich akcji, bo jakżeż można w „takiej chwili" badać mikroby?! Ludzie giną — a ty hodujesz nową odmianę pcheł! To nie obywatelsko. Całuję, kocham — o tem napiszę jutro! Jakób.

P. S. Zresztą doprawdy nie wiem — nad czem ty teraz pracujesz? Listy twoje w tym względzie mętne. Gdyby nie to, że myśl mam zajętą tylko i jedynie swą rakietą (i tobą!) — miałbym ci skrytość za złe".

Marja van Loodtt, czytając taki list, uśmiechała się.

Pewnego dnia na jeden z listów narzeczonego odpisała:

„Jakób Petri. Bruksela. Cieszę się, że budowa postępuje naprzód. Radzisz się mnie, jak nazwać twój aparat? Może „odskocznię XX wieku?! Czy jednak nie zawcześnie już myślisz o nazwie? To jedna sprawa. A druga: nie kpij z moich „pchełek"! Obawiam się, że są większe i gryzą mocniej, niż ci się zdaje! Tyle na dziś. Twoja Marja".

Miała rację. I niewątpliwie listonosz, wręczający kopertę Jakóbowi Petri, nie przypuszczał, że miał w swej torbie list o treści — proroczej.

I podczas gdy w Brukseli młody inżynier śmiał się z lekkiej urazy, którą w liście narzeczonej między wierszami wyczuł, — w Brogji, nie świeżym tomie notatek i formuł, wiedzione ręką Marji van Loodtt pióro kaligrafowało wolno, z pauzami — słowa:

Promienie „Van L". (C. d. n.).

Młodzież a lotnictwo.

Objawem ujemnym czasów obecnych, który z przykrością zaznaczyć muszę — to upadek charakterów, zanik ideałów, żądza jaknajszybszego osiągnięcia bogactwa, karjerowiczostwo; — obniżenie poziomu etyczności, zanik autorytetu rodzicielskiego na którym opierać się winno całe wychowanie młodzieży. Braki te współczesnego wychowania, stępiają wrażliwość sumień i temu stępieniu przypisać należy tak częste dziś bankructwa. O ile z chlubą stwierdzić możemy, stały postęp ku lepszemu w dziedzinie naszego materjalnego życia, o tyle w dziedzinie moralnej rachunek sumienia wypadnie gorzej. Nie chodzi mi w tym artykule o ujemne rysy narodowego charakteru, lecz o zło groźniejsze o upadek duszy młodzieży polskiej. Może to przeobrażenie ideowe, jakie się w niej dokonuje, zbytnia trzeźwość i zupełny brak entuzjazmu — to przełom — wywołany atmosferą i stosunkami powojennemi wśród których młodzież ta rosła i dojrzewała. Niemniej zło istnieje i obowiązkiem kierowników i nauczycieli temu złu zaradzić.

Z jakiegokolwiek stanowiska ujmiemy zagadnienie wychowania młodzieży — zawsze dochodzimy do wniosku, że wychowanie nie powinno opierać się wyłącznie ani na rozwoju strony fizycznej, ani psychicznej; lecz jedynie na harmonijnem zespoleniu się obu tych czynników. Dziś, gdy nadszedł czas budowania fundamentów pod gmach państwowości polskiej i zapewnienia jej należnego stanowiska wśród wielkich mocarstw europejskich, sprawa wychowania młodzieży jest jedną z najbardziej palących na wielkim obszarze zagadnień narodowych. Praca jednak powołanych czynników, to zadanie niełatwe i należy je spełnić z wielką rozwagą.

Podstawą główną wychowania młodzieży naszej to nadanie temu wychowaniu kierunku jaknajbardziej obywatelskiego.

Z umiłowaniem własnego dorobku cywilizacyjnego należy połączyć i pełne zrozumienie kultury obcych nam narodowości; rozwijanie uczuć i wyobraźni, jako odpowiadające duchowi naszemu, winno się stać jednym z kanonów wychowawczych i tylko w ten sposób możemy powoli podnieść poziom etyczny młodzieży naszej wskazując jej jako cel życia straż nad ideałem narodowym. Żyjemy w okresie wszechwładnego niemal panowania nauk technicznych i tu otwiera się przed młodzieżą pole do bardzo szlachetnego współzawodnictwa. Lotnictwo — to zakres studjów podnoszących umysł i ducha ponad suche jedynie obejmowanie praw przyrody. W tym kierunku umysł młodzieży nabiera dosłownie polotu, który kierowany rozumnie może rozpłomienić się w iskrę szlachetnego zapału i nadać całej umysłowości młodzieży piętno poezji. Ludzie lotu zwracają przyrodzie słowa dumne: „Przykułaś mnie do ziemi, więc sobie stworzę skrzydła i prześcignę lot ptaków“. A gdy się zastanowimy — w jak nieprawdopodobnie krótkim okresie — awiatyka doszła do tak szczytnego rozwoju — ogarnia nas zdumienie, widzimy, że rzeczywistość wybiegła daleko poza najśmielsze marzenia.

Niezwykłe są drogi, po których duch ludzki dąży do wcielenia swych marzeń i nie zawsze technika osiąga swój cel przez naśladowanie przyrody. Był okres w dziedzinie lotnictwa naśladowania lotu ptaków, wynalazca francuski, Ader, skonstruował aeroplan w kształcie nietoperza i przeleciał na nim 250 m wznosząc się na niedużą wysokość nad ziemię. Dziś ten pionier lotnictwa ma pomnik w Paryżu.

Od tych pierwszych prób, jakie to loty wspaniałe. Atlantyk pokonany, a wizja natchnionego wieszcza naszego Adama, który 1830 r. a więc niemal 100 lat temu, przewidział koleje — telegraf, telefony, radjo, komunikację powietrzną, stała się rzeczywistością. Jaką potęgą już stało się lotnictwo w czasie wielkiej wojny — dowodzi fakt, że wojujące państwa wyprodukowały razem wzwyż 250.000 samolotów. Od tego czasu wre praca na polu lotnictwa militarnego i cywilnego i Polska w tym wyścigu narodów nie pozostała w tyle, wzbudzając zastępem dzielnych lotników, oraz śmiałymi lotami podziw w całym świecie. Otóż wracając do założenia niniejszego odczytu, musimy młodzieży naszej wskazać cel górny — lotnictwo i wszystkie właściwości naszego narodowego charakteru, jak hart, odwaga, wytrwałość i wytrzymałość — cnoty, pasujące młodzież na rycerzy powietrznych, co ułatwi nam to zadanie. Możemy i powinniśmy stać się na tem polu łącznikiem, umożliwiającym przypływ świeżych prądów cywilizacyjnych i bogacących kulturę naszą wiekowym dorobkiem nowych zdobyczy i udoskonaleń. Nie wątpimy, że Polska wzniesie się na coraz wyższy szczebel kultury a ująwszy w dłoń pochodnię cywilizacyjną, naród nasz w jej blasku nie tylko sam się podniesie na poziom najwyższy, lecz promieniowaniem swojem obejmie i inne narody, zmuszając je do uszanowania naszej duchowej potęgi. A wówczas ziszczą się słowa wielkie poety, który powiedział: „W Polsce była zawsze idea, co jak archanioł gnała skrzydlate zastępy na Niemców w obronie słowian, na Turków w obronie Niemiec“. I tak było istotnie. Polska, swego posłannictwa przedmurza chrześcijańskiej cywilizacji strzegła wiernie i w roku 1920. Przed tą siłą moralną cofnęły się hordy bolszewickie, godzące w cały dorobek kultury i pracy.

KRONIKA.

POLSKA.

II. konkurs płatowców sportowych w Polsce. Dnia 29 października rozpoczął się na warszawskiem lotnisku w Mokotowie konkurs awjonetek. Do konkursu stanęło 17 maszyn. Z miast reprezentowane są następujące: Warszawa, Poznań, Kraków, Lublin, Biała Podlaska, Kalisz, Ostrów. Z Krakowa bierze udział w konkursie sierż. Działowski, który sprowadził lotem 3 awjonetki przez siebie zbudowane, przy wydajnej współpracy Komitetu LOPP w Mielcu.

Bardzo czystem i ładnem wykonaniem odznaczają się płatowce: por. Grzmilasa (Poznań), p. Bobka (Biała Podlaska), Ptapła (Lublin), 2 płatowce Działowskiego i R. W. D. (Warszawa), zbudowany na wzór Klemm-Daimlera.

W pierwszym dniu odbył się konkurs startu i lądowania, który jednak pełnego obrazu wartości maszyn nie daje.

Bardzo ładny lot wykonała awjonetka inż. Zalewskiego, zbudowana całkowicie wraz z silnikiem 16-konnym przez samego konstruktora.

Konkurs ukończy się około soboty.



W dniu 14. bm. odbyły się na Ławicy loty pasażerskie. Pasażerów i tych co radzi byliby nimi zostać były liczne zastępy. Młodzież szczególnie z rozpłomienionym wzrokiem posiadłszy skrzydła przedzierała się w górne szlaki. Ilustracja powyższa przedstawia moment „wyładowania“ pasażera z kabiny. Narzekał że tak krótko sądzonem mu było bujać w strefie jaskółek. Powetuje to sobie innym razem.

Przymusowe lądowanie samolotu pasażerskiego „Aero“. Dnia 17 października o godzinie 16-ej opuścił się na polu między Ratajami a Zegrzem samolot pasażerski „Aero“ powracający z Warszawy do Poznania. Przymusowe lądowanie, które spowodowane zostało przepaleniem silników i brakiem benzyny, odbyło się bez najmniejszego wypadku?

Każdy może mieć samolot za 7000 złotych. Jednopłatowiec konstrukcji poznańskiego pilota. W każdy słoneczny dzień przelatuje w przestworzach ponad naszem miastem jednopłatowiec. Jeśli zniży lot to można dostrzec napis „Orkan II“. Jest to nowy typ samolotu niedawno skonstruowanego przez inżyniera-pilota por. Tadeusza Grzmilasa.

Porucznik Grzmilas w 1925 roku w Gdyni na konkursie szybowców własnej konstrukcji wziął pierwszą nagrodę na samolocie „Orkan I“. Oprócz



Niewiasty — powiecie, nadmiarem odwagi nie grzeszące — nieprawda, — latają roześmiane, jakby im nieba dały skrzydła od urodzenia. Zresztą — czego się bać — chyba nadmiaru przyjemnych wzruszeń. — Fotografja przedstawia, kiedy dorodna pasażerka w „piękny“ strój przybrana czeka zapuszczenia silnika. Obok p. Niemojewski organizator lotów.

nagrody otrzymał wówczas od władz wojskowych silnik Anzani 45 MK. Od tego czasu por. Grzmilas rozpoczął pracę nad nowym typem samolotu.

„Orkan II“ jest jednopłatowcem sportowym, mającym te zalety, że jeden człowiek może w zupełności obsłużyć maszynę. Lądować może wszędzie, przytem przy śmigle jest tak zwany rozrusznik, przy pomocy którego śmigło może zapuścić sam pilot. Samolot budowany był przez por-pilota własnym kosztem w parku 3 pułku lotniczego.

Cena tego nowego typu samolotu wynosić będzie około 7.000 złotych i udostępni to zapewne szerszemu ogółowi korzystanie z komunikacji po-

wietrznej, i wtedy — kto wie — czy humorystyczne ryciny przedstawiające mnóstwo samolotów latających pomiędzy domami — nie staną się rzeczywistością!

Dnia 28-go października b. r. odbył się w Warszawie konkurs silnikowy awionetek w którym wziął również udział „Orkan II“.

BELGJA.

Lotnictwo cywilne w Kongo. Płatowce belgijskiej linji lotniczej Sabena odbyły w czerwcu bież. roku 232 godziny lotu, przeleciały w tym czasie 27840 km, przewiozły 240 pasażerów, 720 kg poczty i 880 kg towaru.

WŁOCHY.

Dziewięć tysięcy mil w 40 dni na samochodzie. Przez miasteczko chilijskie Tacna przejeżdżał pewnego dnia automobilista włoski, zdążając z Argentyny do New Yorku. Fakt ten tak podziałał na trzech romantycznych szoferów tego miasteczka — Juan‘a, Manuel‘a i Humbert‘a, że postanowili oni zorganizować wyprawę samochodową z Tacna do Buenos Ayres. Co postanowili to wykonali. Po krótkich debatach postanowiono jednogłośnie użyć do tego celu taksówki Juan‘a marki Chevrolet, ponieważ wóz ten w ciągu kilkoletniej służby wykazał niezwykłą sprawność i wytrzymałość.

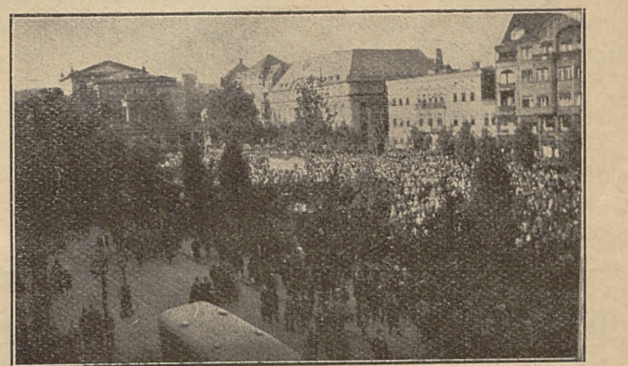
Manuel i Humberto sprzedali swoje taksówki, by zdobyć fundusze na pokrycie przynajmniej pierwszych kosztów wyprawy. Do przedsięwzięcia przyłączył się niejaki Pedro Podesta jako sekretarz i komandor wyprawy. Skoro tylko czterej śmiałkowie przybyli do Valparaiso, przyłączył się do nich znany dziennikarz chilijski Senor Francisco Montes de Oca, entuzjasta, popierający wszelkie przedsięwzięcia samochodowe, mające na celu ustalenie komunikacji automobilowej pomiędzy Chile a Argentyną.

Wyprawa wyruszyła po przez piaszczystą pustynię Atacamy, podążając wąskiemi drogami, wijącemi się jak węże, po przepaścistych stokach górskich, przez Andy i ich skaliste zbocza, przez żyzne doliny, błotnistemi i wyboistemi drogami równin argentyńskich do Buenos Ayres.

Wobec tego, że wyprawa wyruszyła bez uprzedniego zbadania warunków komunikacyjnych, raz po raz uczestnicy jej spotykali kłopotliwe niespodzianki. Wiele rzek i strumieni górskich trzeba było przebywać wbród, lub poprzez naprędce zbudowane mosty. Złe drogi południowo amerykańskie stawały się jeszcze gorsze wskutek deszczów, dzikie zwierzęta zachodziły często drogę, lecz spłoszone furkotem motoru pierzchały trwożliwie.

Najtrudniejszą jednak przeszkodą, jaką ekspedycja spotkała na swej drodze, było przebycie olbrzymiego wąwozu w Andach, w okolicy Carmarones. Trzeba było spuścić samochód po stromem zboczu górskim 6000 stóp wdół, a następnie wyciągnąć go na taką samą wysokość po drugiej stronie wąwozu. Techniczne środki, jakie były do rozporządzenia, — to linki i kamienie. Przy pomocy linek wciągano samochód pod górę, a kamienie podsadzano pod koła, by w ten sposób zabezpieczyć wóz od ześlizgnięcia się w przepaść. Ciężka i niebezpieczna ta przeprawa trwała 12 godzin.

Po szeregu mniej więcej podobnych przygód wyprawa, przebywszy 9123 mile w ciągu 41 dni, przybyła szczęśliwie do Buenos Ayres. Wszyscy uczestnicy mimo zmęczenia są w dobrych humorach, a ich Chevrolet w tak dobrym stanie, że postanowili oni wrócić nim tą samą drogą z powrotem do Tacny.



Było to wtedy, kiedy tak się dziwnie stało, że z wyższych przyczyn pokaz lotniczo-gazowy nie odbył się w Poznaniu na placu Wolności. Wyczekujące tłumy niedoczekały się w dniu tym znaku na niebie, nie przeraził ich widok strąconej z wyżyn bomby — nie załzawił ich gaz. Władza jednak nareszcie zezwoliła i pokaz odbył się dnia 26 bm. na placu Sapieżyńskim, z którego to fotografję zamieścimy w numerze następnym.

Ruch wydawniczy.

Stamer Fritz u. Alexander Lippisch.: Gleitflug u. Gleitflugzeuge. Tl. 2. Bauanweisungen u. Bauzeichnungen. 5 Taf. (19 S.) Rm. 2.50.

Teichs-Luftkursbuch. Hrsg. vom Reichsverkehrsministerium. (308 S.) 1 Kt. Rm. —,50.

Grosser **Luftfekehrs-Atlas** von Europa. Bearb. u. Hrsg. unter Mitw. d. Wissenschaft Gesellschaft u. Luftfahrt. E. V.: (LXVI, 277 S. Karten mit Plänen u. Erkl. auf d. Rücks. 33. 12 S.). Lw. Rm. 25.—

Engberding D.: Luftschiff u. Luftschiffahrt in Vergangenheiten. Gegenwart u. Zukunft eine Allgemeinverstand. Einf. in die moderne Luftschiffwesen. u. grossen Probleme. Bau u. Verwendg. d. Luftschiffe. Mit 133 Textabb. (XXVIV, 303 S.). Lw. Rm. 7.—

Korf Georg: Das kommende Flugzeug für Jedermann. (48 S.). Rm. 1.80.

Hillmann Wilhelm: Der Flugzeugbau Schütte — Lanz nebst. e. Beitrag zur Frag des transozeanischen Luftverkehrs. (64 S.). Rm. 5.50, Lw. 7,25.

Ibs Reich der Lüfte. Einf. in. die Luftfahrt. Hrsg. von Johanne Poeschel. (226 S.). Hlw. Rm. 3.—

Stamer Fritz: Ein Gleitflugkursus in Bildern. (28 S.). Rm. —,70.

Killmann Franz: Das Zeppelinluftschiff, seine Entwikklung, Tätigkeit und Leistungen. (90, 10 S. mehr Taf.). Hlw. Rm. 7.50.

Spiegel Juljus: Einführung in die Flugtechnik. (139 S.). Rm. 2.25.

Lehmann E. and H. Mingos.: The Zeppelins, the development of the airship with the store of the Zeppelin air raids in the wordl war — Illust. Sh. 18).

Katz H.: Neuzeitliche Flugmotoren (390 S.). Geb. Rm. 25.

Seilkopf H.: Grundzüge der Flugzeugehmeteologie des Luftwegs nach Ostasien (48 S. mn. 4 Textfig.). Rm. 5.—

ROZRYWKI UMYSŁOWE

W niniejszym numerze otwieramy w piśmie naszem dział **Rozrywek umysłowych** i nie wątpimy, że zainteresuje on liczne grono czytelników. Numer ten rozsyłamy jako okazowy kilkuset szaradzistom polskim, którzy niewątpliwie staną tłumnie do pierwszego turnieju wraz z tymi, którzy dotychczas się rozrywkami nie zajmowali. Tym ostatnim radzimy spróbować i przekonać się, jak wielką satysfakcję daje samo odgadnięcie choćby najłatwiejszego zadania, nie mówiąc już o szansach uzyskania nagrody.

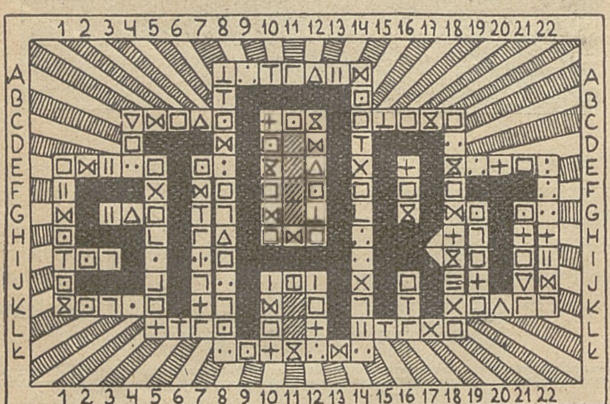
I Turniej Zadaniowy obejmie 12 zadań różnego typu. Za rozwiązanie każdego zadania przeznaczona jest pewna ilość punktów, zdobywcy największej ich ilości otrzymają **nagrody turniejowe** w postaci książek i prenumerat.

Rozwiązania należy przesyłać w terminie dwutygodniowym pod adresem Redakcji **„Naszego Startu“, Stary Rynek 95-96** „Rozrywki umysłowe“.

Każdy rozwiązujący winien podać swe imię i nazwisko oraz dokładny adres.

1. KRZYŻÓWKA

(Za rozwiązanie 3 punkty).



Tajemnicze znaki zastąpić literami tak, by powstało kilkadziesiąt wyrazów o podanem znaczeniu. Wyrazy czytają się poziomo i pionowo, początek każdego oznaczony jest cyfrą wskazującą rząd pionowy i literą wskazującą rząd poziomy.

Znaczenie słów poziomych: A8. Bohater sławnej powieści Swifta. C4. Wydział uniwersytecki. C10 Zwierzę pokojowe. C14. Imię żeńskie. E1. Boisko cyrkowe. E7. Wykrzyknik. E18 Ballada Mickiewicza. G3. Pierwsza kobieta. G18 Litera grecka. G21 Zaimek. H10 Rodzaj papugi. I1 Przeznaczenie. J10. Roślina strąkowa. K1. Popularna opera Pucciniego. K18. Fundator nagrody sportowej. L5. Jedna z muz. K14 Świetnie reklamowana firma perfumeryjna. E8. Rodzaj utworu muzycznego.

Znaczenie słów pionowych: 1E Polska linja lotnicza. 4C Tytuł towarzyski. 5E Znany lekkoatleta polski. 7E. Sławny lotnik. 8E. Amerykańska gwiazda filmowa. 10C. Zasłona. 10J. Niedostatek. 12C Przerażenie. 12J. Miasto na Kaukazie. 14A Bohater wypraw podbiegunowych. 16E. Oprawca. 16J. Zaimek. 18C. Część świata. 19G. Miasto w Japonji. 21G. Zwierzę pokrewne żyrafie. 21E Niemiecki typ samolotów.

M. C.

2. SZARADA

(Za rozwiązanie 1 punkt).

Wiesz braciszku, śniło mi się,
że idziemy **pierwsze-trzecie**
Nocą, dróżką otoczoną
jakby **drugie-pierwsze-trzecie.**
Głodny byłem, a do domu
była jeszcze **trzecia-druga,**
Patrzę — a tuż niedaleko,
Jakieś jasne światło mruga.

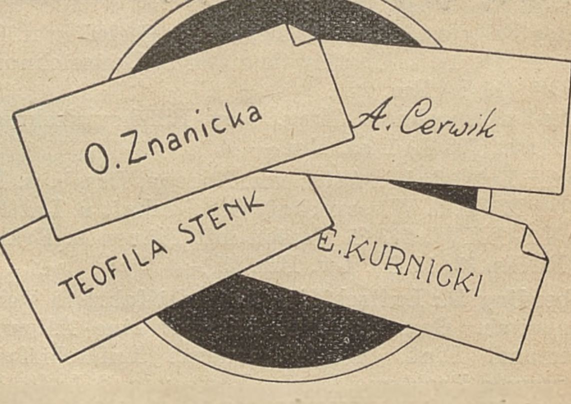
Podchodzimy. — Zamek stary,
w progu wita siwy sługa,
A za otwartemi drzwiami
widna cudna **pierwsza-druga.**
Pełno stołów — a na każdym,
srebrna **trzecia-pierwsza** stała,
A na jednej, tuż, bliziutko
leżała ot! taka — **cała!**

Chwytam **całą,** wpijam zęby —
wtem się budzę. — O niebiosy!
W ustach mam smak politury,
a w dodatku jakieś włosy!
W moich rękach **druga-druga**
naszej małej **trzeciej-trzeciej!**
...Lecz nikomu nie powtarzaj,
bo drwiłyby ze mnie dzieci!

St. Millerowa.

3. BILETY WIZYTOWE

(Za rozwiązanie każdego 1 punkt).



Z podanych liter ułożyć zawody właścicieli wizytówek. **„Janba z Rozdzienia“.**

Busse B.: Luftrecht einschliesslich Luftverkehrtesitzhand Pariser Luftvers abkommen. (XVIII, 448 S.). Lw. Rm. 10.— femina w całej pełni, aż w nosie kręci, ty nic nie czujesz?

Flugzeug-Modellbogen, Klasings. Hrsg. von Eisenlohr. Nr. 8. Grossflugboot Dornier — „Wal." 1 : 30 natürl. Grösse. Je 85,5×58 cm. Rm. 2.—

Jahrbuch der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt E. V. (188 S.). Lw. Rm. 20,—

Hirschhauer L. et. Dollfus: L année aeronautique 1927-1928. 410 p. Br. 42.

Roy Maurice: Sur l'aérodynamique des ailes sustentatrices et des hélices. 194 p. Fr. 30.—

Graffigne De: Traité théorique et praktique de navigation aérinne. 310 p. Fr. 35.—

Ch. Lindbegh: Mon avion et moi. 282 p. Frs. 12,—

Botton J. D.: An Approach to Winged Flight. Sh. 5.

Colvin F. H.: Aircraft Handbook. New. 3ard edn. 154 illus. pp. 464. flexible Ł. 1.

Page W. L.: The A B C of Flught. Sh. 7-6.

Seuter: Airmen or Noahs. Fair Play for our airmen. The greyt „Neon" air myth exposed. With illus. in. colour by W. Russel. Flint. pp. 480 Sh. 25.

W naszym kole.

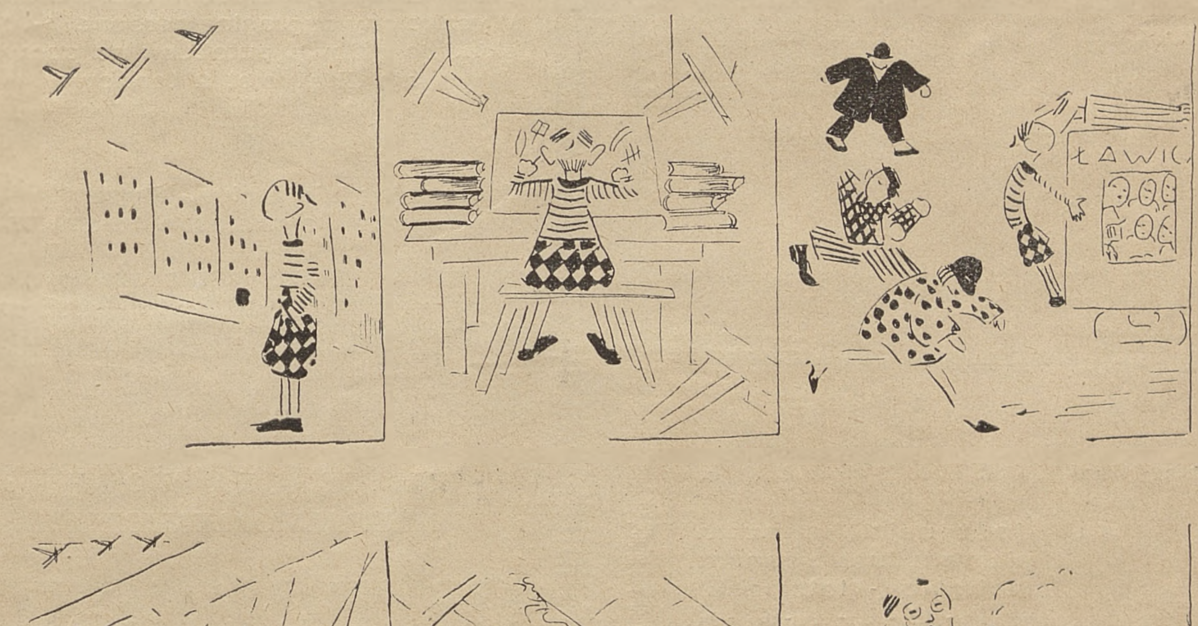
P. A. G. — Czarnków. Zdaniem Pana w każdym numerze Naszego Startu winien być dodatek. Specjalny dodatek dla młodzieży — będzie proszę Pana, — a czy specjalny, sam Pan osądzi.

Po gumę i bambus winien się Pan zwrócić do Komitetu Woj. LOPP w Poznaniu, Wały Zygmunta Starego 4.

W kwestjach dalszych, proszę szukać odpowiedzi w dziale „Dla Was i dla nas", artykuł o materjałach używanych w modelarstwie lotniczem.

Za dział redakcyjny odp. Bolesław Ostrowski

Zachciało się!



Ile wzdychań, — przezwyciężanych trudności . . . . aż wreszcie . . . . jaka emocja . . . . i i i . . .

NASZ START dwutygodnik ilustrowany wychodzi w soboty. /// Przedpłata kwartalna z przesyłką w kraju 2,40 złotych, zagranicą 1/2 dolara, numer pojedyńczy 50 groszy. /// Przedpłata kwartalna za „START" i „LOTNIK" (ulgowa) w kraju 5,60 zł, zagranicą 1 dol.

OGŁOSZENIA 1/1 strona 80 zł, 1/2 strony 40 zł, 1/4 strony 20 zł, 1/8 strony 10 zł, 1/16 strony 5 zł, na okładce 50 % więcej. /// Numery okazowe na żądanie.

Konto czekowe P. K. O. Nr. 211162. /// Wydawca: Związek Lotników Polskich. Adres Redakcji i Administracji: Poznań, Stary Rynek 95/96. Telefon 53-16. /// Za artykuły przy których wysokość wynagrodzenia nie jest podana, płaci redakcja podług własnego uznania. Rękopisów i fotografji redakcja nie zwraca.

CZCIONKAMI DRUKARNI LOTNICZEJ — POZNAŃ, STARY RYNEK NR. 95/96.